J.publ.e.
426
t

J. publ. E. 426 t

Digitized by Google

<36630780770011 S

<36630780770011

Bayer. Staatsbibliothek

Digitized by Google

Digitized by Google

J. publ. E.
426t

Storch

Digitized by Google

V

Das Postwesen

von seinem Ursprunge bis an die Gegenwart.

Zum Theile nach officiellen Quellen geschichtlich und statistisch

bearbeitet von

Adolph Franz Storch,

k. k. Postofficial und Redacteur des Journals „die Post," Mitglied des Vereines zur Beförderung der bildenden Künste in Wien.

Mit 286 Abbildungen.

Wien 1866.

Im Selbstverlage des Verfassers.

Digitized by Google

J. publ. E. 426 t

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

68

Digitized by Google

Vorwort.

Unter den intelligenten Menschen kann es nur wenige geben, welche nicht ein Interesse nehmen sollten an der Geschichte eines Institutes, das aus so kleinen Anfängen sich so bedeutend und mächtig entwickelt hat, und welches, obgleich anfänglich in keiner andern Absicht gegründet, als um die Einnahme der Krone Etwas zu vermehren, von so wesentlichen Einfluß auf die Interessen des Volkes geworden ist, dessen Wohlstand es steigert, und dessen geistige Cultur es befördert.

Verfasser stellte sich die Aufgabe die einzelnen Poststaaten geschichtlich und statistisch zu behandeln, um dadurch ein Zeugniß des Fortschrittes der Postanstalt zu bieten.

Obzwar noch von früheren Zeiten her derartige Geschichtswerke bestehen, so entsprechen sie dennoch den heutigen Anforderungen nicht mehr, hauptsächlich vermißt man in ihnen die statistische Nachweisung, welcher Zweig der Administration einer größeren Pflege bedarf. Auch der Briefmarkenkunde hat Verfasser ein besonderes Augenmerk zugewendet, denn gerade die Briefmarken waren die unmittelbaren Urheber der Postreform, von ihrem Ursprunge datirt die Entwickelung des Postwesens.

Aber auch die Ausführung der Briefmarken wäre zu beachten, denn Typographie, Kupferstich und Lithographie bieten

Digitized by Google

Belege für die Entwicklung der Kunst und Industrie in den verschiedenen Ländern. Ebenso dürften Briefmarken einst wichtige Urkunden sein für manche Epoche der Weltgeschichte und auf diese Weise eine doppelte Beachtung vom kunstgeschichtlichen und welthistorischen Standpunkte verdienen. Alle diese Gründe veranlaßten den Verfasser eine Auswahl von Briefmarken aus allen Ländern vorzulegen.

Als Quellen dienten bei der Zusammenstellung dieses Werkes, hauptsächlich die Werke von: J. E. v. Beust, Hecht, Georg Hinüber, Amelang, Chr. Ferd. Lotte, Klüber, Mathias, Vischer, Gouin, Hüttner, Dessáry, C. v. Regelein, Jahn, Stephan u. a.

Der Verfasser.

Digitized by Google

Bayerische Staats-Bibliothek München

Einleitung.

Bevor Verfasser auf die eigentliche Geschichte und Statistik des Postwesens übergeht, sei es ihm hier gestattet, über die Benennung „Post“ und über die allgemeine Entstehung der Posten und Briefmarken Einiges sagen zu dürfen.

Die meisten Schriftsteller leiten das Wort „Post“ von dem lateinischen Positum und Posita oder Posta ab.

Dieses Wort ist in alle Sprachen übergangen und heißt: französisch la Posta — englisch Post — italienisch la Posta — spanisch la Posta — portugiesisch a Posta — holländisch de Post — schwedisch Post — dänisch Posten — russisch Poczta — böhmisch Pošta. Der Ursprung aller Posten lag wohl in dem Bedürfnisse nach einer derartigen Anstalt.

Wer der eigentliche Erfinder der Posten war, finden wir in keiner Schrift. So weit die Schriftsteller zurückgehen, nennen sie Franz von Taxis (1515) als den eigentlichen Gründer, obzwar andere Ludwig XI. von Frankreich als den ersten Posterrichter anerkennen. In wie weit diese Behauptungen ihre Richtigkeit haben, zu erörtern, ist hier nicht der Platz, und es dürfte wohl anzunehmen sein, daß Franz von Taxis und Ludwig XI. die Posten ausbildeten, diese aber schon längst bestanden haben.

Schon vor Christi Geburt finden wir eigene Botenanstalten, so legte Cyrus durch die 127 Satrapien seines Reiches Poststationen an. Die königlichen Postboten hießen Angari. Freilich war der Fortschritt dieser Posten höchst gering, und

Digitized by Google

bedurfte seiner Ausbildung, aber sie liefern doch den Beweis, daß die Idee der Anlage der Posten bereits damals bestand.

Der Cursus publicus der Römer war nichts anderes als unsere heutigen Posten, freilich erst im Keime, und wäre das römische Reich nicht untergegangen, vielleicht könnten wir nun unsere Posten von dem Cursus publicus der Römer ableiten.

Erst im 16. Jahrhunderte bildeten sich diese Posten aus, und verbreiteten sich über die ganze Welt.

(Bei den einzelnen Staaten wird von dieser Zeit an so weit es thunlich und möglich ist, die Entwickelung verfolgt.)

Bereits im 17. Jahrhunderte bedienten sich die Hofleute Ludwig's des Vierzehnten der Marken, um ihre Briefe frei durch einen Courier befördern zu lassen.

Aber erst 1840 rief Rovland Hill in England eine neue Postorganisation ins Leben, und führte dabei den Gebrauch der Briefmarken und der damit versehenen Couverts ein. Diese Art die Briefe zu frankiren fand schnelle Nachahmung, und ist jetzt unter allen Nationen verbreitet, so daß man bei 1400 Arten von Briefmarken zählt, und ihre Anzahl immer noch im Wachsen begriffen ist.

Digitized by Google

Inhalts-Verzeichniss.

Seite

Vorwort III
Einleitung V
Deutschland. Allgemeine Geschichte 1
Die einzelnen Staaten Deutschlands:
Baden 2
Bayern 6
Braunschweig 10
Bremen 16
Hamburg 17
Bergedorf 22
Hannover 24
Lübeck 30
Luxemburg 34
Mecklenburg 37
Oesterreich 43
Oldenburg 54
Preußen 57
Sachsen 63
Schleswig und Holstein 70
Thurn und Taxis'sches Postgebiet 71
Württemberg 85
Vergleichende Uebersicht des Post-Verkehrs im deutsch österr. Postverein . 95
Die nicht deutschen Staaten:
Belgien 96
Dänemark 98
Donaufürstenthümer 101
Frankreich 103
Griechenland 111
Großbritannien 112
Italien 126
Niederlande 132
Portugal 135
Rußland 136
Schweden und Norwegen 141
Schweiz 143
Spanien 149
Türkei 153

Digitized by Google

Seite

Afrika:

Liberia 157

Amerika:

Argentinische Republik 158
Brasilien 160
Mittelamerikanische Freistaaten . . . . . —
Südamerikanische Freistaaten 163
Mexiko 166
Vereinigte Staaten 168

Australien:

Sandwichs-Inseln 175

Digitized by Google

Deutschland.

Allgemeine Geschichte.

Die ersten Spuren eines Postwesens in Deutschland finden wir unter Kaiser Karl den Großen. Von ihm wird berichtet: „Der ganze Tag ging fast hin mit Befehl ertheilen, Couriere anzuhören und abzufertigen, mit den Ministern Unterredungen zu halten ꝛc. Er errichtete auf Kosten seiner Unterthanen eine Anstalt, welche Jahrhunderte vor ihm bei den Römern im Gebrauch gewesen war. Er ließ nämlich drei Courierstraßen in Gallien: eine nach Italien, nach Deutschland und nach Spanien einrichten. Er wendete dabei bedeutende Summen auf Straßen- und Brückenbauten an, und stellte Werke her, welche mehrere seiner Nachfolger selbst in Dingen, die weniger Aufwand erforderten, nicht nachahmen konnten.

Da aber das Courierwesen viel kostete, und nichts einbrachte, so ließen die Nachfolger Karl's jene Anstalten nach und nach eingehen, denn sie sandten in dringenden Fällen entweder eigene Boten ab, oder schickten ihre Briefe, Mandate, ꝛc. durch die Boten der Fürsten und Stände von Stadt zu Stadt weiter in's Reich. So melden die Nachrichten vieler alter Geschichtsschreiber, freilich nur nebenher mit wenigen Worten, als von einer gar nicht merkwürdigen Landessache z. B. „Briv- auch Bryff-Poten seyndt fürder gangen gen Augspurg“ ꝛc.

Später benutzte man die sogenannten Metzgerposten. Die Metzger waren in allen größeren Orten mit Pferden versehen. Sie machten ein besonderes Geschäft daraus, Reisende zu Pferd weiter zu befördern, und die Besorgung von Briefen zu übernehmen. Sie standen in einer gewissen Verbindung mit einander, so daß Briefe und Reisende durch sie mit gewechselten Pferden in größere Entfernungen Beförderung erhielten. Selbst in öffentlichen Angelegenheiten bediente man sich der Metzgerposten.

Erst 1273 als Rudolf von Habsburg den Kaiserthron bestieg, wurde in Deutschland ein allgemeines förmliches Botenwesen

Digitized by Google

eingeführt, und zwar durch die Nothwendigkeit des Briefwechsels, theils der Städte unter sich, theils der Zünfte und Gilden, mit denen im In- und Auslande, theils der Einwohner mit den entfernten Befreundeten.

Nicht wenig zur Errichtung des Botenwesens trugen die neuen Universitäten Prag, Heidelberg, Wien, Cöln, Erfurt, Würzburg, Ingolstadt, Rostock bei, weil die Studierenden Verbindungen mit ihrer Heimath haben mußten; durch Bildung des Städtebundes — (deutsche Hansa genannt), hat das Botenwesen durch den Handel derselben zugenommen und sich auf ganz Deutschland erstreckt.

Auf dieses Botenwesen fußte die weitere Ausbildung und das Entstehen der Postanstalten, das wir bei den einzelnen Staaten Deutschlands in gedrängter Kürze weiter berühren werden. Namentlich sei das fürstlich Taxis'sche, früher Reichspostwesen einer Beachtung in dieser Richtung empfohlen.

Die einzelnen Staaten Deutschlands.

Großherzogthum Baden.

Geschichte. Der Ursprung des Postwesens in Baden und überhaupt in ganz Deutschland ist so von einer und derselben Art, daß wir füglich mit Rechten, auf die Thurn und Taxis'schen Posten verweisen. Bemerkt muß aber doch werden, daß 1811 Baden seine Posten von Taxis übernahm und in eigener Verwaltung nunmehr führt.

Seit 22. Mai 1854 untersteht das Postwesen der Direktion der großherzoglichen Verkehrsanstalten.

Statistik. Baden umfaßt 278 Q. M. mit einer Bevölkerung von 1.369,291 Einwohnern.

A. Zahl der Poststellen.

1. Eigentliche Postanstalten 161
   nämlich: 13 Postämter,
   4 Postverwaltungen,
   39 Posthaltereien,
   104 Posterpeditionen,
   1 Fahrposterpedition im Auslande (Straßburg).
2. Eisenbahnpostbureaux 4
3. Postablagen in Landorten 201
   nämlich: 185 mit unbeschränkter Annahme,
   16 mit beschränkter Annahme,

Zusammen 366

Digitized by Google

Auf eine Quadratmeile kommen $1._3$ Postanstalten.
Auf eine Postanstalt kommen $0._{77}$ Quadratmeilen.
Auf eine Postanstalt kommen 3.741 Bewohner.

B. Zahl der im äußern Postdienst beschäftigten Beamten und Unterbeamten.

1. Betriebsverwaltungs- und Expeditionsbeamte 609
nämlich: 13 Vorstände der Postämter,
14 Cassiere (Vorstände der Postexpeditionen),
4 Postverwalter,
10 Postoffiziale und Controleure,
144 Posthalter und Postexpeditoren,
49 Postpraktikanten,
23 Postaspiranten,
68 Postgehülfen,
201 Postabnehmer (Beamte der Postablagen),
Zusammen: 526 Beamte im unmittelbaren Dienste der Postverwaltung,
83 verpflichtete Postgehülfen im Dienste der Posthalter und Postexpeditoren.

2. Unterbedienstete 632
nämlich: 79 Briefträger und Packer,
62 Bureaudiener,
2 Wagenwärter,
345 Landpostboten,
Zusammen: 488 Unterbedienstete im unmittelbaren Dienste der Postverwaltung,
144 verpflichtete Unterbedienstete im Dienste der Posthalter nnd Postexpeditoren.

C. Zahl der beim Posttransport Verwendung findenden Wagen, Pferde, Postillone und Conducteure.

1. Wagen ..... 460 Stück mit 2828 Plätzen,
nämlich: 177 ärarische ..... mit 1285 Plätzen,
283 der Fahrtunternehmer „ 1543 „
2. Pferde 932,
3. Postillone 277,
4. Conducteure 61,
nämlich: 46 im unmittelbaren Dienste der Postverwaltung,
15 im Dienste der Fahrtunternehmer.

D. Zahl der Meilen, welche die Posttransporte sowol auf der Eisenbahn als auf gewöhnlichen Wegen durchlaufen.

Digitized by Google

1. Auf Eisenbahnen	täglich 874 Meil.	oder jährlich	319.000 Meil.
2. Auf gewöhnlichen Wegen.....	„ 895 „	„ „	326.700 „
3. mittelst der Landpostboten-Anstalt in 345 Landpostboten-Bezirken...	„ 1150 „	„ „	345.000 „
Zusammen täglich:	2919 Meil.	oder jährlich	990.700 Meil.

E. Uebersicht des Postverkehrs.

Briefpost-Sendungen.

	Gewöhnliche Briefe frankirte	Gewöhnliche Briefe unfrankirte	Rekommand. Briefe	Briefe mit Waarenproben
1859:	5,378.726	1,349.309	94.499	33.369
1864:	9,313.044	1,394.770	174.005	74.984

	Kreuzbandsendungen	Portofreie Briefe	Summe aller Briefe
1859:	812.586	1,661.309	9,330.000.
1864:	1,887.132	2,186.340	15,030.000.

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen Briefe 1859 7
1864 .... $10._5$

Zeitungs-Verkehr.

1859 ..... 5,081.780 Stücke
1864 ..... 8,758.650 „

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen Zeitungen 1859 .... $3._7$
1864 .... $6._3$

Ordinäre Packete, Geld- und Werth-Sendungen.

	Ordinäre Packete Stückzahl	Ordinäre Packete Gew. Pfd.	Geld- und Werth-Sendungen Stückzahl	Geld- und Werth-Sendungen Gew. Pfd.	Geld- und Werth-Sendungen Werth fl.
1859:	611.974	2,706.450	955.334	2,510.460	135,963.000
1864:	1.112.137	4,769.622	1,250.964	2,624.258	200,338.000

Summe aller Fahrpost-Gegenstände

1859:	1,567.000	5,217.000
1864:	2,363.000	7,394.000

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen Fahrpostsendungen
1859: $1._{16}$
1864: $1._{65}$

Personenverkehr.

Es sind befördert worden:
im Jahre 1859 ... 271.068 Personen, somit 1 Reisender auf $4._{97}$ Einw.
1864... 484.450 „ „ 1 „ „ $2._{96}$ „

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahmesendungen		baare Einzahlungen	
215.033 St.	1.237.365 fl. Betrag	47.489 St.	875.589 fl. Betrag.

Digitized by Google

Finanzielles Ergebniß.

Einnahme	1,734.961 fl.
Ausgabe	1,372.170 „
Rein-Einnahme:	362.791 fl.

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen von der Rein-Einnahme 0.$_{26}$ fl.

Briefmarken. Die Einführung der Briefmarken in Baden geschah im Jahre 1850. Abbildung (Nr. 1) zeigt die zuerst ausgegebene Marke. In einem mit Arabesken geschmückten Kreise steht die den Werth bezeichnende Zahl, darüber das Wort „Baden," darunter „Freimarke," an der linken Seite, „deutsch-österr. Postverein," und an der rechten „Vertrag vom 6. April 1850." Die Ausführung war im schwarzen Druck auf farbigem Papier, und zwar 1 Kreuzer chamois, 3 Kreuzer gelb, 6 Kreuzer grün, 9 Kreuzer rosa. Im Jahre 1853 erlitt diese Marke eine Aenderung in der Farbe, 1 Kreuzer weiß, 3 Kreuzer grün, 6 Kreuzer blau, 9 Kreuzer gelb, und wurde 1860 ganz umgestaltet. Abbildung (Nr. 2) zeigt

Nr. 1.

Nr. 2.

Nr. 3.

Nr. 4.

die mit dem Wappen des Großherzogthums geschmückte Marke, welche außerdem die Worte „Baden," „Freimarke," „Postverein," und die Werthangabe nach Kreuzern enthält. Die Ausführung ist farbiger Druck auf weißem Papier. 1 Kreuzer schwarz, 3 Kreuzer blau, 6 Kreuzer ziegelroth, 9 Kreuzer rosa. 1862 wurde auch diese Marke nach der Uebereinstimmung des Postvereines in ihrer Farbe geändert, und ist nun zu 3 Kreuzer roth, 6 Kreuzer blau, 9 Kreuzer hellbraun, 18 Kreuzer grün, 30 Kreuzer orange.

Die Briefcouverts fanden in Baden im Jahre 1858 Eingang. Die Marke derselben ist rund, und trägt das Bild Sr. Hoheit des Großherzogs Friedrich, in farbigem Drucke auf weißem Papiere (Abbildung Nr. 3). Die Umschrift zeigt die Werthangabe in Buchstaben und Zahlen, im Werthe von 3 bis 18 Kreuzern.

1862 wurde wie bei den Briefmarken die Farbe gewechselt.

Baden hat auch Landpostmarken eingeführt (Abbildung Nr. 4), die aber seit längerer Zeit außer Cours gesetzt sind.

Digitized by Google

Königreich Baiern.

Geschichte. In Baiern waren wie in allen Staaten seit den ältesten Zeiten Botensendungen gebräuchlich.

Herzog Albrecht errichtete neben taxis'schen Posten, die ihre Route durch Baiern nahmen, selbstständige Posten, und wirkte so den Ersteren entgegen. Als Kaiser Rudolf II. im Jahre 1615 zur Rettung des sehr bedrängten und fast verarmten Reichspostwesens, seinen bisherigen Obristen-Hof-Postmeister in Wien, Lamoral II. von Taxis, zum Erb-General-Postmeister im deutschen Reiche — mit Ausnahme der österreichischen Staaten — ernannte und strenger darauf hielt, daß die Reichsposten von jedem Reichsfürsten aufgenommen werden sollten, befolgte Baiern wohl diese Anmahnung, doch bestand Herzog Ferdinand Maria im Jahre 1652 fest und ernst darauf, daß nur kurfürstlich baierische Postmeister zur Bestellung der durch Baiern gehenden Reichs- (Taxis'schen) Posten gebraucht werden sollten. Sechs Jahre nachher handelte dieser Regent jener Verfügung gerade entgegen, indem er durch seinen Wahltags-Gesandten (für Leopold I.) in dem Wahltags-Protokolle sogar erklären ließ, daß das Postwesen ein besonderes Regale wäre, welches gehörig respectirt, und nicht verkürzt werden dürfe.

Bei Erscheinen des Patentes Leopolds I. vom 28. Mai 1660, welches in harten Ausdrücken alle eigenen Posten bei Strafe von 100 Mark Goldes verbot, blieb Kurbaiern dem Anscheine nach, dem Hause Taxis gewogen, denn es nahm im März 1664 keinen Theil an der Stimmung und dem Willen, selbst der katholischen Reichsstände, dem Reichs-Postwesen keine Erweiterung seiner Anstalten ferner einzuräumen.

Trotzdem errichtete Maximilian Immanuel 1690 von neuem die eigenen Landesposten, und bestellte den Grafen Hoymhausen zum Erb-General-Postmeister in Baiern, und ließ eine reitende Post von München nach Brüssel anlegen.

Leopold eiferte sehr heftig gegen das Sträuben Baierns die Taxis'schen Posten aufzunehmen, jedoch Maximilian lehnte sich gegen das vom Reichs-Oberhaupt unternommene Aufdringen jener Anstalten auf, worauf Leopold gelinder wurde.

Digitized by Google

1693 erhielt der Kurfürst vom Kaiser die Bedrohung, daß wenn er sich nicht dem kaiserlichen Befehl und Willen fügen, seinen Erblandpostmeister von Hovmhausen entlassen, seine Landesposten aufheben, und durchgehends nur die Taxis'schen Posten aufnehmen würde, alsdann des Grafen Lehngüter in Böhmen eingezogen werden sollten.

Auf dieses hin wurde das Taxis'sche Postwesen aufgenommen und verblieb über ein Jahrhundert ungestört im Lande.

Im Jahre 1784 wurde zwischen dem Kurfürsten Karl Theodor und dem Reichs-Erb-General-Postmeister Alexander, Ferdinand Fürsten von Taxis eine Convention über das Postfreithum geschlossen, und 15 Jahre nachher erneuert.

Durch den Reichsdeputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 §. 13. wurde zwar dem Fürsten von Taxis die Gewährleistung des Fortbestehens seiner Posten in den deutschen Postgebieten, hob jedoch die Ordnung und den Stand als Kaiserliche Reichs-Posten gänzlich auf, und bestimmte sie als eine bloße Privat-Anstalt unter dem Schutze des Kaisers und der Reichsstände. Daher fand es der Fürst gerathen, im Jahre 1805, zur Befestigung seines Postwesens, mit Baiern besondere Verträge zu schließen. Durch die Erhebung Baierns zum Königreiche stand es in dem Willen und der Macht des Königs, die vor Zeiten von den Kaisern eingeführten Reichsposten zu entfernen.

König Max Josef übergab durch das Patent vom 14. Februar 1806 dem Fürsten Karl Alexander von Taxis vor der Hand auf zehn Jahre die sämmtlichen Landesposten als ein Erb-Thronlehen mit der Würde eines Erblandpostmeisters. Sämmtliche Aemter mußten mit eingebornen Unterthanen besetzt und alle Postbeamten für den König und die Taxis'sche Verwaltung verpflichtet werden. Jeder stand unter der Gerichtsbarkeit des Landes, die Ober-Aufsicht und Leitung wurde von königlichen Commissären geführt.

Vom 1. Juli 1808 an wurden die sämmtlichen Postanstalten zu einem königlichen Regale und als Staatsanstalt ernannt, und in eigene Verwaltung übernommen. Der Fürst von Thurn und Taxis erhielt die Würde eines königlich baierischen Reichs-Ober-Postmeisters.

Digitized by Google

Durch Verordnung vom 9. Dezember 1825 bildete die General-Administration der königlichen Posten als Ober-Postbehörde eine Abtheilung des Staats-Ministeriums der Finanzen.

Nunmehr ist das Postwesen dem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten untergeordnet, während die General-Direktion der königlichen Verkehrsanstalten eine Mittelstelle bildet.

Statistik. Das Königreich Baiern enthält auf 1.390 Q. M. 4,689.837 Einwohner.

A. Zahl der Poststellen:

1. Stabile Postämter und Postexpeditionen	822	
2. Fahrende Eisenbahn-Postämter	12	
3. Briefsammlungen und Postablagen	153	
		987 (1854: 561 Postanstalten).

Posthaltereien inbegriffen unter 1.: 357

Auf eine Quadratmeile kommen $0._7$ Postanstalten (1854: $0._{42}$).

Auf eine Postanstalt kommen $1._4$ Quadratmeilen (1854: $2._{49}$).

Auf eine Postanstalt kommen 3.741 Einwohner (1854: 8.127).

B. Zahl der im Postdienst beschäftigten Beamten und Unterbeamten:

1. Wirkliche Beamten	520
2. Unterbeamten	2542

C. Zahl der im Postdienst verwendeten Wagen, Pferde, Postillone und Conducteure:

1. Wagen und Schlitten, ärarische	183
nicht ärarische	1212
2. Pferde	2220
3. Postillone	733
4. Conducteure	248

D. Zahl der im Posttransport durchlaufenen Meilen: auf

1. Poststraßen	671.700
2. Eisenbahnen	768.185

Jedes Pferd hatte im Durchschnitte 460 Meilen zu durchlaufen.

Digitized by Google

E. Ueberſicht des Poſtverkehrs.

Briefpoſt-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe frankirte	unfrankirte	Rekommand. Briefe	Briefe mit Waarenprb.	Kreuzband-ſendungen	Portofreie Briefe
19,814.301	2,581.462	934.206	483.535	3.186.620	4,737.343

31,737.467 Stücke. (1851: 15,841.269 Stücke.)

Von der geſammten Correſpondenz entfällt ſomit auf den Kopfantheil $6._8$ Briefe (1852: $3._{47}$ Briefe) und zwar von der Privatkorreſpondenz $5._8$ und von der portofreien Correſpondenz $1._{01}$ Briefe.

Zeitungs-Verkehr.

1864 ..... 43,643.721 Stücke
1852 ..... 24,124.852 „

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen Zeitungen 1864: $9._3$.

Ordinäre Packete, Geld- und Werthſendungen.

Portopflichtige ord. Packete Stückzahl	Gew. Pfd.	Geld- und Werth-Sendungen Stückzahl	Gew. Pfd.	Werth fl.
2,158.416	8,916.167	2,961.916	10,719.540	542,963.863

portofreie ordinäre Packete St.	Pfd.	Geld- und Werth-Sendungen St.	Pf.	Werth fl.
517.028	2,310.061	721,747	2,510.404	223,160,259

tranſitirende ordinäre Packete St.	Pfd	Geld- und Werth-Sendungen St.	Pfd.	Werh fl.
87.169	416.832	97.344	356.694	23,992.995

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen $0._5$ Stück ordinäre Packete im Gewichte von $1._9$ Pfund, $0._7$ Stück Geld- und Werth-Sendungen im Gewichte von $2._3$ Pfund und Werthe von 116 fl.

Perſonen-Verkehr.

Befördert wurden 1864 .. 14.069 Reiſende (1 Poſtreiſender auf
1852 .. 195.163 „ 333 Einwohner).

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahmeſendungen		baare Einzahlungen	
610.129 St.	2,688.621 fl. Betrag	42.185 St.	440.765 fl. Betrag

Eine Nachnahmeſendung ergibt einen Werth von $4._4$ fl. und
eine baare Einzahlung ..... $10._4$ fl.

Finanzielles Ergebniß.

Die reine Einnahme ergibt 570.000 fl. (Betriebs-Auslagen 2.131.170 fl.)

Kopfantheil von der Rein-Einnahme $0._{12}$ fl. (1852: $0._{02}$ fl.)

Digitized by Google

Briefmarken. Die Briefmarken Baierns bieten seit ihrer Einführung im Jahre 1849 ausser dem Farbenwechsel keine Abwechslung. Abbildung Nr. 5 zeigt die erste eingeführte Marke, Abbildung Nr. 6 die Emission von 1850 und 1862. Beide tragen, die eine in einem Vierecke, die andere in einem Kreise, die ihren Werth bezeichnende Zahl, oben das Wort „Baiern," unten das Wort „franco" und an beiden Seiten eine Wiederholung der in der Mitte befindlichen Zahl in Buchstaben, nebst dem Worte „Kreuzer."

Nr. 5.

Nr. 6.

Nr. 7.

Die Marken waren 1850 1 Kreuzer rosa, 3 Kreuzer blau, 6 Kreuzer braun, 9 Kreuzer grün, 12 Kreuzer roth, 18 Kreuzer orange, und sind nun seit 1862 1 Kreuzer gelb, 3 Kreuzer rosa, 6 Kreuzer blau, 9 Kreuzer hellbraun, 12 Kreuzer grün, 18 Kreuzer roth.

Nebst diesen besteht eine Posttax-Marke Abbildung Nr. 7. Die Werthziffer 3 Kreuzer im Viereck, der Druck ist schwarz auf weißem Papier.

Herzogthum Braunschweig.

Geschichte. Unter der Regierung des Kurfürsten Johann v. Brandenburg (1486) wurde eine landesherrliche Botenpost errichtet. Ueber den Ursprung dieser Posten haben wir bereits unter Deutschland mehreres gesagt. Ueberhaupt dürfte in ganz Deutschland der Ursprung ziemlich gleich sein, und blos die Ausbildung hier und da abweichen.

Durch die Nachlässigkeit der Boten, durch häufige Erkrankungen derselben unterwegs, und durch die Unsicherheit in der Bestellung wurden in der Folge Stationen oder Botenwechsel in verschiedenen Orten errichtet, auf welchen sich die Boten die Briefe zum Weiterbesorgen zubrachten.

Eigentliche Landesposten errichteten die Herzoge von Braunschweig-Lüneburg, Franz Otto und Heinrich der Jüngere nach dem Vorbilde Taxis, im Jahre 1569.

Digitized by Google

Im Jahre 1576 legte Herzog Julius von Braunschweig-Lüneburg zur Verbindung seines Landes mit Sachsen eine reitende Post von der damaligen Residenzstadt, Wolfenbüttel über Halberstadt und Halle nach Leipzig, die aber 1589 wieder unterbrochen wurde.

Rötger Hinüber aus Hildesheim bewarb sich 1640 um eine directe Postverbindung zwischen Braunschweig, Hanover, Bremen und Cassel, die ihm auch bewilligt wurde. Zum Lohne und zur Ermunterung erhielt Hinüber den Titel eines herzoglich Braunschweig-Lüneburgischen Posthalters und Postmeisters in Hildesheim. Taxis sah in der Errichtung dieser Course einen Eingriff in das Reichspost-Monopol und führte Beschwerde beim Reichs-Oberhaupte. Kaiser Ferdinand der IV. erließ am 11. Juni 1645 an die Herzoge Friedrich zu Lüneburg und August zu Wolfenbüttel, und an die Städte zu Braunschweig und Lüneburg eigene Schreiben, um die Anlegung von Taxis'schen Posten zu empfehlen. Auf dieses willigte man aber nicht ein, sondern diese ließen erklären, daß sie in ihrem Gebiete eigene Posten errichten würden, unbesorgt um die kaiserlichen Verbote und Prozesse des Reichs-General-Postmeisters.

Durch den Frieden von Münster 1648 wurde den Reichsfürsten das Postregal zuerkannt. Dennoch erging 1659 an Braunschweig ein kaiserliches Patent, die Streitsache mit Taxis zu beenden. Ein zweites Patent befahl die Landesposthäuser aufzuheben und keine Postillone mit landesherrlicher Postkleidung zu unterhalten. Aber Herzog Georg Wilhelm hatte aus Italien einen Mann Stiegenello mitgebracht, der in den gesammten Braunschweig-Lüneburgischen Ländern mit Bewilligung der drei Herzoge, Posten und Postverwaltungen, nach dem Muster der Taxis'schen einrichtete. Der erste Minister Graf von Platen-Hallermund in Hannover kaufte dem Italiener das Postwesen ab, und erhielt die Belehnung als Erb-Landes-Postmeister.

Ueber die Klage des Grafen Taxis gegen dieses Vorgehen, erschien 1660 der bevollmächtigte Graf von Gronsfeld in Braunschweig, setzte den dortigen Landes-Postmeister ab, und an dessen Stelle einen mitgebrachten Reichspostmeister ein. Der Herzog, empört über diesen Gewaltschritt, befahl die augenblickliche Verhaftung des Grafen Gronsfeld, der sich dieser durch die Flucht entzog. Neuerdings befahl der Kaiser die Einstellung der Landesposten. Müde

Digitized by Google

der Anfechtungen und Mandate beschloß das Gesammthaus Braunschweig unter'm 19. Dezember 1660 die Reichsposten mit der Beschränkung aufzunehmen, daß — außer der Correspondenz der freien Handelsstadt Braunschweig — keine Briefe anderer Oerter befördert und nur Landesunterthanen als Postbeamte angestellt werden sollten.

Dem Grafen von Platten, war zwar das gesammte Postwesen im Braunschweig-Lüneburgischen und Wolfenbüttel'schen Antheil überlassen worden, jedoch behielt Taxis seine Postanstalten unter dem Schutze des Herzogs. In der Folge verglichen sich beide Theilnehmer, daß der Graf von Platten die fahrenden und Taxis die reitenden Posten besorgen lassen solle. Dies Uebereinkommen dauerte auch nach dem Aufhören des Platten'schen Lehens-Postwesens und bis zur Entfernung der Reichsposten aus den herzoglichen Landen im Jahre 1700 fort. Im Jahre 1718 entstand auf Veranlassung des Ober-Postamtes in Leipzig die Fahrt der so berühmt gewordenen gelben Kutsche von Braunschweig über Hessen und Merseburg nach Leipzig. In Braunschweig hatte sie Verbindung mit der herzoglichen Küchenpost nach und von Hamburg.

Diese Post deren Hauptzweck eine Verbindung mit Hamburg war, erlitt viele Anfechtungen Seitens Preußens, weil hiedurch demselben der Portoantheil für den Preußischen Cours über Magdeburg entzogen wurde. Obzwar Braunschweig diese Post, als ein sächsisches Lohnfuhrwerk ausgab, daß auf Begehren der Kaufmannschaft in Leipzig errichtet worden war, begehrte dennoch Preußen die Aufhebung dieser Post, weil es den Postrechten zuwider laufe, ein Privat-Fuhrwerk zum Nachtheil eines andern Staates zu gestatten. Nun mußte Braunschweig die von ihm selbst ausgegangene unwahre Behauptung, als sei es bloße Privatsache, zurücknehmen, und die Anstalt für eine wirkliche herzogliche Post erklären, gegen welche Erklärung Preußen keine Gewaltmitteln anzuwenden vermochte, und die Post ruhig verblieb. Braunschweig und Sachsen gründeten die Fortdauer ihrer gemeinsamen Anstalt noch fester durch den Vertrag vom 10. Mai und 31. Juli 1750. Die Post wurde von beiden Theilen in eines Jeden landesherrlichen Postkleidung bis Stolberg entgegengebracht und weitergeführt. Alle Briefe und Packete aus Sachsen und den Unterwegsörtern nach den Seestädten und dem Lüneburgischen lautend, dann Briefe und Packete die aus Hamburg,

Digitized by Google

Lübeck, Bremen, dem Hanoverischen und Braunschweigischen nach Sachsen, Böhmen und Oesterreich bestimmt waren, wurden durch die gelbe Kutsche befördert.

Eine Aenderung der Route der gelben Kutsche brachte das Jahr 1815 mit sich, weil der ganze Strich Landes bis nahe vor Leipzig an Preußen überwiesen worden ist, folglich Sachsens Einfluß und Verbindung aufgehört hatte. Die Fahrt der gelben Kutsche geschah nun von Blankenburg über Hasselfelde bis Nordhausen, wo sie in den Cours von Cassel nach Leipzig eintrat, und sich mit dieser durchfahrenden Post vereinigte.

Am 2. Juli 1790 wurden die Postanstalten landesherrlich, die Reichsposten hatten im Braunschweigischen ihr Ende gefunden.

Durch die Errichtung des Königreiches Westphalen 1807 mußte auch Braunschweig sein ganzes Herzogthum und mit diesem auch sein wohlgeordnetes Postwesen abgeben. Die mit König Jerome eingewanderten Franzosen, beuteten nunmehr das Postwesen nach Gutdünken aus, und erhöhten die Portotaxen, um nur soviel als möglich große Einnahmen zu erzielen. Mit Freuden begrüßten also die Braunschweiger die Rückkehr ihres Herzogs und mit ihm die vorige Staatsverwaltung.

Durch die Veränderung der Ländergebiete, wurden neue Course eingeführt, die Braunschweig ihrer ganzen Länge nach berührten, und im Zusammenhange mit den Nachbarstaaten standen. Sie waren gewinnreich für die Staatskassen, vortheilbringend für den Handel, und bequem und ausreichend für den Briefwechsel der Unterthanen.

Später wurden auch die Eilposten eingeführt.

Als oberste Postbehörde fungirt das Staatsministerium resp. die Eisenbahn- und Postdirektion.

Statistik. Braunschweig enthält auf 67.$_6$ Q. M. 282.400 Einwohner.

A. Zahl der Poststellen.

1. Stabile Postämter und Posterpeditionen 48 (19 Posthaltereien)
2. Briefsammlungen 2

Zusammen 50

Auf eine Postanstalt kommen 1.$_3$ Q. M. (1854: 1.$_{53}$ Q. M.)
Auf eine Postanstalt kommen 5.648 Einwohner.

Digitized by Google

B. Zahl der im Postdienst beschäftigten Beamten und Unterbeamten.

1. Beamten 162
2. Unterbeamten 98

C. Zahl der im Postdienst verwendeten Wagen, Pferde Postillons und Conducteure.

1. Wagen und Schlitten ... ärarisch 58
   nicht „ 71
2. Pferde 177
3. Postillone 68
4. Conducteure 14

D. Zahl der im Posttransport durchlaufenen Meilen auf

1. Poststraßen 98.586
2. Eisenbahnen 768.185

Jedes Pferd hatte durchschnittlich 549 Meilen zu durchlaufen.

E. Uebersicht des Postverkehrs.

Briefpost-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe frankirt	Briefe unfrankirt	Rekommand. Briefe	Briefe mit Waarenprob.	Kreuzband-sendungen	Portofreie Briefe
1,049.737	259.664	23.816	5.798	202.540	236.392

1,777.947 Stücke.

Von der gesammten Correspondenz entfällt somit auf den Kopfantheil $6._1$ Briefe.

Zeitungs-Verkehr.

1,519.957 Stücke Zeitungs-Exemplare.

Auf einen Kopf der Bevölkerung $5._4$.

Ordinäre Packete, Geld- und Werthsendungen.

Portopflichtige ord. Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
Stückzahl	Gew. Pf.	Stückzahl	Gew. Pf.	Werth Thlr.
347.061	2,031.783	216.086	133.068	27,928.576

portofreie ordinäre Packete	Geld- und Werth-Sendungen
25.035 St. 175.344 Pf.	23.023 St. 41.951 Pf. 10,392.993 Thlr.

Die Durchschnittszahl ergibt für einen Bewohner $1._2$ St. ordinäre Packete im Gewichte von $7._2$ Pf., $0._9$ St. Geld- und Werth-Sendungen im Gewichte von $0._4$ Pf. und im Werthe von $98._3$ Thlr.

Personenverkehr.

Befördert wurden: 47.076 Personen, $^1/_6$ der ganzen Bevölkerung.

Digitized by Google

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahmesendungen			baare Einzahlungen		
36.543 St.	113.269 Thlr.	Betrag	11.362 St.	74.295 Thlr.	Betrag.

Eine Nachnahmesendung ergibt einen Werth von $3._{09}$ Thl.
eine baare Einzahlung ..... $6._{5}$ Thl.

Finanzielles Ergebniß.

Der Gesammtbetrag der Einnahme betrug (1863) ...	230.713	Thl.
" " der Ausgabe " " ...	180.638	"
Rein-Ertrag:	50.075	Thl.

Kopfantheil an der Rein-Einnahme $0._{17}$ Thl.

Briefmarken. Das Herzogthum Braunschweig nahm das System der Briefmarken für seinen Postverkehr im Jahre 1851 an, und verausgabte folgende Marken: 1 Sgr. rosa, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. ziegelroth.

Bei diesen Marken war ein farbiger Druck auf weißem Papier 1853 wurde der Druck geändert und war schwarz auf farbigem Papier u. z. die $1\frac{1}{4}$ Sgr. braun, $1\frac{1}{3}$ Sgr. schwarz, 1 Sgr. orange, 1 Sgr. gelb, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. rosa. Die vier Pfennige oder $1\frac{1}{3}$ Sgr. geltende Marke trägt in einem ovalen Medaillon ein galoppirendes Pferd (Abbildung Nr. 8), über welchem sich eine Krone befindet, in einem Bande darüber liest man das Wort „Braunschweig," darunter die Angabe des Werthes in Buchstaben, die sich in Zahlen in kleinen Medaillons zu beiden Seiten wiederholt.

1860 wurde eine Marke eingeführt (Abbildung Nr. 9) im Werthe von drei Pfennigen; sie hat in einem ovalen Ringe, über welchem sich

Nr. 8.

Nr. 9.

Nr. 10.

Nr. 11.

eine Krone befindet, die Angabe des Werthes in Zahlen, oben das Wort „Postmarke," und von beiden Seiten „Drei Pfennige." Vier solche Marken in einem Felde vereinigt, bilden eine Groschenmarke. Die Ausführung ist braun.

Im Jahre 1855 wurden auch Couverts eingeführt, (Abbildung Nr. 10). Die Marke ist auch geschmückt mit einem galoppirenden Rosse und einer Krone, und gibt in einer Umschrift den Werth in Buchstaben und Zahlen an.

Digitized by Google

Es gibt 1 Sgr. Couverts gelb, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. Couverts rosa.

1863 wurde auch für die Landpost eine Marke eingeführt zu $1\frac{1}{2}$ Sgr. in grünem Drucke und Façon wie oben.

Erst in jüngster Zeit wurden neue Marken zu $\frac{1}{3}$ Sgr. ausgegeben (Abbildung Nr. 11), ähnlich den Couvert-Marken.

Freie Stadt Bremen.

Geschichte. In Bremen finden wir bereits um das Jahr 1247 eine Art geregelten Botenposten, gebildet durch den Anschluß an Hamburg und Lübeck. Ueber die Ausbildung dieser ersten Spuren eines Postwesens, verweisen wir auf: Hamburg.

Statistik. Das Gebiet Bremens umfaßt $4\frac{1}{2}$ Q. M. mit 101.091 Einwohnern.

A. Zahl der Poststellen.

3 Postanstalten u. z. in Bremen, Bremerhafen und Vegesack.

B. Zahl der im Postdienste beschäftigten

Beamten 13
Unterbeamten 26

C. Zahl der Meilen, welche die Posttransporte durchlaufen:

Auf Poststraßen ..... 2920 Meilen
Auf Eisenbahnen ..... 2920 „

D. Uebersicht des Postverkehrs.

Briefpost-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe. frankirte	unfrankirte	Rekommand. Briefe	Briefe mit Waarenpr.	Kreuzband-sendungen	Portofreie Briefe
412.016	378.543	14.545	975	96.297	11.076

913.452 Stücke.

Es entfällt von der ganzen Correspondenz $9._{03}$ auf den Kopf.

Zeitungs-Verkehr.

Befördert wurden 12.878 Stücke Zeitungsexemplare, $0._{12}$ auf den Kopf der Einwohner.

Güter-Verkehr.

Portopflichtige ord. Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
Stückzahl	Gewicht	Stückzahl	Gewicht	Werth
23.563	165.542 Pfd.	24.388	46.488 Pfd.	9,848.059 Thlr.

Portofrei		
Stückzahl	Gewicht	Werth
571	2.262	35.607 Thlr.

Digitized by Google

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen Fahrpostsendungen: $0._{44}$ Stück, $2._{06}$ Pfd., $97._{4}$ Thlr. Werth.

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahme-Sendungen		Baare Einzahlungen	
4.095 St.	11.986 Thlr. Betrag	624 St.	4.775 Thlr. Betrag

Die Durchschnittszahl ergibt für eine Nachnahme-Sendung $2._{9}$ Thlr.
und für eine baare Einzahlung ..... $7._{7}$ Thlr.

Da in Bremen mehrere fremde Postämter bestehen, so ist ein Theil des dortigen Postverkehrs offenbar diesen beigerechnet, die Summe also eine zu geringe.

Briefmarken. Bremen führte den Gebrauch der Briefmarken im Jahre 1855 ein. Einige der Marken sind gedruckt, andere lithographirt, sämmtlich aber viereckig und heben sich schwarz oder weiß von farbigem Grunde ab. Die ausschließlich für den Verkehr mit Hamburg bestimmte Marke im Werthe von 5 Grote (Abbildung Nr. 12), sowie die derselben vollständig gleiche für Lübeck zu sieben Grote, trägt in der Mitte das Wappen Bremens, einen Schlüssel, darüber das Wort Franko-Marke, darunter in Buchstaben die Angabe des Werthes, welche sich in Zahlen zu beiden Seiten des Schlüssels wiederholt. Die 10 Grotte geltende Marke (Abbildung Nr. 13) zeigt in einer sehr schönen Aus-

Nr. 12.

Nr. 13.

Nr. 14.

Nr. 15.

führung ebenfalls das Stadtwappen, darüber das Wort: „Bremen," darunter und in den Ecken die Angabe des Werthes in Buchstaben und Zahlen. Eine sehr ähnliche Ausschmückung hat die fünf Silbergroschen geltende Marke (Abbildung Nr. 14). Außer diesen Marken ist noch eine andere, nur für den Gebrauch der Stadtpost in Bremen bestimmte, und ein Couvert zu gleichem Zwecke für Bremen in Umlauf. (Abbildung Nr. 15.)

Freie Stadt **Hamburg.** (Eben auch für **Lübeck** und **Bremen.**)

Geschichte. Bei Bildung der deutschen Hansa 1241 hatte sich schon eine Art geregelter Botengänge gebildet, besonders als sechs Jahre nachher Braunschweig, und Bremen dem Vereine beitraten.

Digitized by Google

Die in wenigen Jahren dem Bündniß sich zugesellten vielen Städte in Deutschland, Holland, Preußen, Polen, Liefland, sogar in Schweden und Norwegen, mußten sich die Ereignisse und die zunehmenden Maßregeln schleunig durch öftere Briefwechsel mittheilen, der, oft höchst wichtigen Inhalts, nur durch bestimmte, des Weges kundige, und den Brief-Empfängern bekannte zuverlässige Leute befördert werden konnte.

So ließen Bedrängniß, Vortheil und Bedürfniß, wie im Alterthum und überall und immer, in Staats- und bürgerlichen Vereinen eine Einrichtung entstehen, die nachher zu einer dauernden Anstalt gedieh, sich mehr und mehr ausdehnte, fester gegründet, und durch Regeln verbessert wurde. Die ältesten Urkunden und Schriften über die Boten-Anstalten sind zwar verloren gegangen, und wir finden blos einigen Ersatz hiefür in den in verschiedenen Post- und Stadt-Archiven aufbewahrten Urkunden. Sie sagen im Wesentlichen:

Hamburg, das überreiche, starke Hamburg, Deutschlands erste See- und Handelsstadt, war es, von wo der Briefwechsel nach allen Richtungen an die Verbündeten ausging, in der alle Speculationen geprüft und geleitet wurden, wohin folglich alle Reichthümer und Frachtgüter zur weiteren Vertheilung gingen. Hier war der Haupt-Vereinigungs- und Ausgangspunkt alles kaufmännischen Verkehrs und Briefwechsels, und zu dessen Beförderung — die Haupt-Boten-Anstalt.

Als der Briefwechsel bedeutend wurde, von den vielen zum Briefbestellen angenommenen Leuten Versäumnisse, Verluste und Verwirrungen begangen wurden, übernahm es ein seit vielen Jahren des Weges und Geschäftes kundiger Hamburger Einwohner (sein Namen ist nirgends benannt) und seine Nachfolger, die Briefe über Lübeck, Wismar, Rostok, Demin und Anklam bis Stettin zu bringen, wo der aus Danzig angekommene Stadtbote ihm die aus Preußen, Kur-, Lief- und Rußland mitgebrachten Briefe überlieferte, welche derselbe von dem in Danzig eingetroffenen Boten aus Königsberg empfangen hatte, die dem letzteren wieder von dem Boten aus Riga waren eingehändigt worden. So wechselten diese sich erwartenden und antreffenden Boten ihre mitgebrachten Briefpackete gegen einander aus, und Jeder ging mit dem dagegen empfangenen wieder nach seinem Abgangsort zurück.

Digitized by Google

Die Reisezeit eines Jeden dauerte gewöhnlich 6 bis 7 Wochen ohne bestimmte Ankunfts- und Abgangstage, weil sie unterwegs Briefe und Handpäckchen ablieferten und sammelten.

Bei der Zurückkunft des Hamburger Boten (aus Stettin) in Hamburg, erwartete ihn der Bote aus Amsterdam, der die gesammelten Briefe aus Amsterdam und den Unterwegs-Oertern Oldenburg, Bremen ꝛc. an jenen Hamburger Boten zur nächsten Reise nach Stettin ablieferte und die durch denselben eingegangenen, auf seinem Zurückgange über Bremen und Oldenburg nach Amsterdam mitnahm. Dieser Botenzug von Amsterdam nach Riga $234^1/_4$ Meilen, nach damaliger Berechnung, war mit seinen vier Ruhepunkten — Hamburg, Stettin, Danzig und Königsberg, zum Austauschen der Briefpackete — der ausgedehnteste nnd wichtigste von allen.

Der gewinnreiche Ertrag dieser Briefbeförderung und die zunehmende Wohlhabenheit der Boten wurde von den Kaufleuten in Hamburg und Danzig bemerkt, die als eigentliche Schöpfer und Erhalter des Wesens, ein Recht zur Aufsicht, Verwaltung und — als Hauptsache — auch auf die wohl ernährende Einnahme, zu haben glaubten. Die Gilde-Aelterherren führten daher ohne An- und Rückfragen einige Verbesserungen ein und eigneten sich plötzlich und ohne Umstände die Herrschaft über die Anstalt und Leute zu, denn die Tonnen-Golds-Besitzer waren in den Handelsstädten die Gebietenden. Da sie erfuhren, daß die Herzoge von Meklenburg und Pommern schweigend den Durchgang der Boten duldeten und Letztere zum Bestellen ihrer Briefe benützten, so nahmen sie mehrere Leute als Botenläufer auch nach andern Orten auf, und bestimmten ihnen insgesammt die Tage und Stunden, an welchen sie jedes Orts ankommen und abgehen sollten, um in Wechsels- und Speditionsgeschäften den Zeitpunkt berechnen zu können.

Später jedoch als der Kaufmannsgeist der Gewaltigen und Uebermüthigen sich auf Kosten der übrigen Einwohner zu sehr regte, und unbedingte Befolgung seiner Anordnungen forderte, da trat die empfindlich gewordene Ortsobrigkeit der Hauptstädte in Hamburg und Danzig zur Versöhnung mit einem höchst einfachen Hilfsmittel hinzu.

Sie übernahm, ohne sich eben in sonderliche Bedenklichkeiten und Erläuterungen einzulassen, jenes Bevormunden des Botenwesens, zog die bedeutende Briefgeld-Einnahme zur Kämmereikasse

Digitized by Google

ein, ließ die Anstalt für eigene Rechnung fortbestehen, erklärte sie für eine städtische, und schloß — vermöge einer dem Magistrate genügenden Vereinbarung und Kraft seiner höhern Macht — die Kaufmannszunft von allem Einreden und aller Einmischung aus. Zugleich wurde eine Behörde, das Stadt-Boten-Amt errichtet, welches die Annahme und Abfertigung der Boten und der Briefe besorgen mußte; die Leute erhielten nun den Namen: Stadtboten, und später: Stadtpostboten.

Höchstwahrscheinlich entstanden schon lange vor diesen städtischen Boten-Anstalten, oder doch mit ihnen zugleich die nachmals so berühmten Hamburg-Nürnberger Botenfuhren, die als Ursprung der fahrenden Posten im ganzen Europa angenommen werden können.

Venedig einerseits, Hamburg und Lübeck anderseits wetteiferten in ihrem Handel durch Deutschland. Der durch Tirol und Franken gewählte Weg ihrer Handelszüge verband so die drei Handelsgenossinen.

Auf dieser großen und berühmt gewordenen Fracht- und Heerstraße lag fast in deren Mittelpunkte das alte, ehrwürdige Nürnberg. Hier war der Haupt-Speditions- und Stapelplatz aller durchgehenden Waaren, die Bedeutendsten der Kaufmannsgilde sorgten für deren Weiterschaffen und gaben, zur Sicherheit der Güterwagen, erwählte treubefundene Begleiter mit, die ihrer Sendung wegen, Boten, und wegen ihrer Pflicht, unterwegs die Gespanne zum Weiterkommen anzuschaffen: „Schaffner" genannt wurden. Diese sammelten und bestellten unterwegs Briefe und Packete ohne einen bestimmten Lohn, errichteten nach Bedürfniß Pferdewechsel, und fuhren frei durch die Gebiete der Landesherren.

1570 nahm der Magistrat von Nürnberg dieses Hamburger Boten-Fuhrwesen unter eigene Aufsicht; und unterordnete ihre Verwaltung den Vorstehern des Handelsstandes. Von nun mußte jeder Schaffner Kaution leisten, die Briefe und Packete wurden genau registrirt, und hierüber gesetzliche Auskunft gegeben.

Die Waaren gingen wochentlich nur einmal von Hamburg und Nürnberg ab.

Als im sechszehnten Jahrhundert die Taxis'schen Posten sich in Hamburg festgesetzt hatten, trat dieses Fuhrwesen mit jenem in Verbindung. Sie war durch diese Verbindung die einzige ihrer Art; eine

Digitized by Google

herkömmliche, nicht anzufechtende kaiserlich privilegirte Post- und Güterkutsche geworden. Darum zeichneten sich auch die Schaffner von jener Zeit an durch ein Brustschild mit dem kaiserlichen und dem Nürnberger Reichsstadt-Wappen auf dem Dienstrock, und durch das Posthorn aus; das Fuhrwerk war folglich eine förmliche Reichspost.

Nachdem sich aber die Schaffner häufige Schwärzungen zu Schulden kommen ließen, und dadurch das Mauthsystem und Postregal beeinträchtigten, verbaten sich viele Landesfürsten den Durchzug dieser Fuhrwerke durch ihre Landen, und zwangen endlich die Unternehmer in ihren Landen Briefe und Poststücke nicht zu sammeln, und zu bestellen.

Durch Kaiser Napoleons Dekret vom 13. Dezember 1810, wodurch die drei Hansastädte und das nordwestliche Deutschland mit Frankreich vereinigt wurden, wurde der Handel niedergedrückt, und der Verkehr beschränkt.

Alles dies vollendete das Verderben und Aufhören der fast 600 jährigen Hamburg-Nürnberger Botenfuhr-Anstalt auf immer. Durch den später veränderten Länderzustand, das Vervollkommnen der vorhandenen Posten, machten auch jenes Fuhrwerk völlig entbehrlich.

Taxis legte auch in Hamburg ein Reichspostamt an, das später durch die Auflösung der Reichsposten, ein bloßes Taxis'sches Postamt blieb, und bis heute noch besteht. Hamburg behielt aber auch sein eigenes Stadtpostamt, außerdem haben noch Hannover, Schweden, Preußen, Meklenburg und wie schon gesagt Thurn-Taxis Postanstalten in Hamburg.

Statistik. Von Hamburg fehlen bis jetzt alle officiellen Ergebnisse des Postverkehrs.

Briefmarken. Das Gebiet **Hamburgs** umfaßt mehrere von einander unabhängige Postämter, welche von verschiedenen Staaten Europas aufgestellt wurden, bei denen natürlich nur die für das betreffende Postgebiet ausgegebenen Marken Giltigkeit haben. Hier sollen nur die für das eigentliche Hamburger-Postamt ausgegebenen Marken besprochen werden. Die Marken (Abbildung Nr. 16 und Nr. 17) sind viereckig und tragen in der Mitte das Wappen der Stadt, auf welchem dasselbe zum Theil bedeckend, die den Werth der Marke bezeichnende Zahl ruht. Unter dieser Zahl befindet sich das Wort „Postmarke," darüber auf der einen Marke das Wort „Freie Stadt Hamburg," auf der andern einfach „Hamburg." Dagegen hat diese letztere die Bezeich-

Digitized by Google

nung des Werthes in Buchstaben an den Seiten, während sich auf der ersteren nur rechts und links vom Wappen die Buchstaben Sch. (Schillinge) befinden. Die Marken sind sämmtlich auf weißem Papier gedruckt, u. z. $^1/_2$ Sch. schwarz, 1 Sch. braun, 2 Sch. ziegelroth, 3 Sch. blau, 4 Sch. grün, 7 Sch. orange, 9 Sch. gelb, seit 1864 $1^1/_4$ Sch. violett.

Nr. 16.

Nr. 17.

Nr. 18.

Nr. 19.

Auſſer dieſen vom Staate ausgegebenen Briefmarken ſind in Hamburg noch andere im Werthe von einem halben Schilling Abb. Nr. 18, in Umlauf, welche jedoch nicht beim Poſtamte, ſondern beim ſogenannten Inſtitute des Hamburger Boten zu verwenden ſind. Es iſt dies ein Privatunternehmen, durch welches Briefe, Zeitungen ꝛc. gegen Erlegung eines halben Schillings in Hamburg ſelbſt befördert werden. Die Marken ſind ſchwarz auf farbigem Papier gedruckt. Abbildung Nr. 19 iſt ein vom Inſtitute „des Hamburger Boten" ausgegebenes Freicouvert.

Bergedorf als Hamburg'ſches und Lübeck'ſches Gebiet.

Geſchichte. Seit dem 1. Mai 1838 beſtand in dem an der Hamburg-Berliner Route gelegenen, den Hanſeſtädten Hamburg und Lübeck gemeinſchaftlich gehörigen Städtchen Bergedorf eine preußiſche Poſtanſtalt, die nach Eröffnung der Berlin-Hamburger Eiſenbahn am 1. April 1847 aufgehoben wurde. Um dieſe Zeit war die Ausübung des Condominiums, welches zwiſchen Hamburg und Lübeck gewechſelt, gerade an dem Senate der letztgenannten Stadt, und es wurden deshalb mit dieſem Unterhandlungen wegen künftiger Regelung des Poſtverkehrs in Bergedorf, wo ein beiderſtädtiſches Poſtamt errichtet worden war, angeknüpft. Sie zerſchlugen ſich wegen der Differenz über den Portobezug, indem die preußiſche Poſtverwaltung, welche, obgleich ſie aus dem Vertrage vom $\frac{28.\ \text{Juli}}{28.\ \text{Okt.}}$ 1837 Artikel 8. das Recht herleitete, die Sendungen bis Bergedorf zu befördern und den Portobezug bis dahin in Anſpruch zu nehmen, aus Rückſichten der Billigkeit, und um

das beiderstädtische Postamt in Bergedorf nicht in die Nothwendigkeit zu versetzen, zu dem bisherigen Porto einen Zuschlag für sich erheben zu müssen, den Vorschlag gemacht hatte, aus ihrem Porto dem beiderstädtischen Postamte ½ Sgr. pro Brief und bei Packeten 1 Pf. pro Pfund abzugeben, wogegen der Senat von Lübeck durchgehends den vierten Theil des Porto verlangt hatte.

Im Jahre 1849 war der Senat von Hamburg Directoral-Senat von Bergedorf. Die mit demselben angeknüpften Verhandlungen wurden durch die Errichtung des Deutsch-österreichischen Postvereines unterbrochen.

Erst bei den Vorbereitungen zur zweiten Postconferenz im Jahre 1855 brachte der Lübecker Senat die noch ungelöste Frage wegen der Verhältnisse in Bergedorf wieder zur Sprache, und unterm $\frac{\text{4. November}}{\text{7. Dezember}}$ 1855 wurde ein Vertrag abgeschlossen, dessen Artikel 1 festsetzte, daß für Briefe nach und aus Bergedorf der Portobezug nach Maßgabe der Postvereinsbestimmungen stattfinden solle. Der Artikel 2 bestimmte, daß für Fahrpostsendungen nach Bergedorf das Porto ebenfalls nach dem Vereinstarife berechnet werden soll; die Bergedorfer Postverwaltung erhält für Sendungen nach und von Bergedorf selbst die Hälfte des nach dem Postvereinstarif auf 5 Meilen entfallenden Porto. Für Zeitungen kommen die Vereinsbestimmungen zur Anwendung.

Briefmarken. Bergedorf hat seit 1861 seine eigenen Briefmarken (Abbildung Nr. 20). Die Marke zeigt im Mittelpunkte die vereinigten Wappen der freien Städte Hamburg und Lübeck, darüber

Nr. 20.

das Wort „Bergedorf," darunter „Postmarke," die Angabe des Werthes befindet sich an den beiden Seiten in Buchstaben, in den vier Ecken in Zahlen. Die Marken ½ Sch. blau, 1 Sch. schwarz, 1½ Sch. gelb, 3 Sch. blau auf rosa, 4 Sch. chamois sind auf farbigem Grunde gedruckt.

Digitized by Google

Königreich Hannover. (Siehe auch Braunschweig.)

Schon zu Heinrichs des Löwen Zeiten dürften in Hannover landesherrliche Boten-Anstalten gewesen sein. Unter Heinrichs Enkel, Otto das Kind (1227—1252), gingen von Hamburg und Lübeck aus durch Errichtung der Hansa die Kaufmanns-Boten durch das Land. Auch Hannover und andere Städte traten dem Hansabunde bei, und wurden seiner Wohlthaten theilhaftig. Die Landesfürsten benützten ebenfalls diese Kaufmannsboten, später Städtische Boten, hielten aber auch eigene Boten für ihre Correspondenzen. Alte Urkunden aus den Zeiten 1519—1576 sprechen ausdrücklich von geregelten Botenposten, welche Briefe zu Fuß und zu Roß bestellten, und auch selbst wenn ihnen Packete und Waaren anvertraut wurden, sich der Wagen bedienten, und Reisende mitnahmen.

Im Jahre 1576 sollen Franz Otto und Heinrich der Jüngere eigene Posten errichtet und Herzog Julius 1569 ein reitende Post von Wolfenbüttel über Halberstadt nach Halle und weiter nach Leipzig und Dresden angeordnet haben.

Ueber die Einführung der Reichsposten werden wir bei Thurn und Taxis das Nothwendigste anführen. Die braunschweigischen Fürsten (jetzt Hannover) haben sich der Reichsposten immer erwehrt, und etwa seit Mitte des 17. Jahrhunderts schon eigene Posten gehabt. Im Jahre 1678 ward der Freiherr von Stechinelli mit dem Erb-Postmeisteramte investirt, und als derselbe bald darauf mit lehnsherrlicher Einwilligung seine Rechte an den Freiherrn von Platten abtrat, 1682 dieser Letztere damit, sowie auch mit dem landesherrlichen Postrechte im Hochstifte Osnabrück, als einem feudo nobili et promiscus belieben.

Einige Schriftsteller berichten, daß sich der reiche Frachtführer Röttger Hinüber im Jahre 1636 in der Stadt Hildesheim, damals noch unter Lüneburgischer Landeshoheit aus eigenem Vermögen, mit einem Kosten-Aufwande von 40.000 Thlr. Posten anzulegen anfing. Er begann mit einer reitenden Post von Bremen nach Kassel, zu welcher ihm der Herzog Georg zu Lüneburg erst unterm 17. November 1641 die Zustimmung ertheilen ließ. Der thätige Mann errichtete bald nachher mit Bewilligung des Ge-

Digitized by Google

sammthauses Braunschweig und der Regentin-Witwe Amalie Elisabeth, Landgräfin von Hessen-Kassel, die fahrenden Posten von Hildesheim nach Braunschweig, und von Hildesheim über Hannover nach Bremen, auch eine besondere Reitpost von Kassel nach Bremen und Hamburg. Zur Belohnung ward er zum herzoglichen Postmeister in Hildesheim ernannt.

König Georg II. brachte das Postwesen wieder an das fürstliche Haus zurück, und verordnete am 23. Oktober 1736, daß das mit vieler Mühe und großen Kosten wieder beigebrachte Postregal in seinen deutschen und den osnabrück'schen Landen seinen deutschen Domainen unwiderruflich beigelegt und einverleibt, zu ewigen Zeiten bei seinen Nachfolgern in der Regierung und bei dem Kurfürstenthume und Landen als ein demselben anklebendes hohes Recht und Regal verbleiben, auf keine Weise, weder ganz noch zum Theil, veräußert werden solle.

Im Osnabrück'schen bestand ehemals neben den v. Platten'schen und nachher landesherrlichen Posten noch eine Privat-Post. Eine dortige Familie Pagenstecher war nämlich im Besitze einer Fahrpost von Osnabrück über Lengerich nach Münster und über Bentheim nach Holland. Ihr Recht, was sie auf unvordenkliche Verjährung stützte, ward von der Regierung nicht anerkannt, und deshalb ein Proceß erhoben. Dieser wurde jedoch durch Vergleich erledigt, und in Folge dessen jenes Verhältniß vom 1. Juli 1828 an aufgehoben.

Ein ausschließliches Recht der Postanstalten zur Beförderung von Personen und Sachen, wie es in andern deutschen Ländern geltend gemacht worden ist, scheint hier nie in Anspruch genommen worden zu sein, oder ward wenigstens nie durchgeführt, wenn man auch landesfürstlicher Seits das Postregal durch einseitig erlassene Post-Verordnungen und auf ähnliche Weise auszudehnen suchen mochte. Die Städte- und Gildeboten, welche schon früher als die seit der Regierung Heinrichs des Jüngern (1514—1568) vorkommenden landesfürstlichen reitenden Boten, aus denen die Postanstalten sich entwickelten, vorhanden waren, concurrirten mit diesen Letzteren, und noch die Post-Ordnung vom 4. September 1755 gestand ihnen dies zu, wenngleich sie dieselben in der Zeit des Abganges und der Mitnahme von Sachen und Personen beschränkte. Dagegen erklärte jene Post-Ordnung, daß ausser den erwähnten

Digitized by Google

Boten an den Orten, wo Posten eingerichtet seien, Botenläufer, die sich dessen auf gewisse Tage und Stunden anmaßten nicht geduldet, sondern mit willkürlicher Strafe belegt werden sollten. Auch wurde dadurch das schon in der Post-Ordnung vom 9. August 1682 und nachmals öfter verbotene Nebenpostiren untersagt, und dadurch zum Besten der ordinären, besonders aber der Extraposten, dem Lohnfuhr-Gewerbe eine erhebliche Beschränkung auferlegt. Die Verordnung vom 16. Oktober 1796 führte das Stationsgeld ein, welches alle Miethfuhrleute zu entrichten hatten, die auf mehr als 2 Meilen Entfernung Reisende fortschafften. Dasselbe fiel zur Hälfte den Posthaltern als Entschädigung, zur Hälfte der Post-Hülfs-Casse zu. Später 1848 wurde das Stationsgeld aufgehoben.

Seit der Uebernahme des Postwesens in eigene Verwaltung 1736 erhielt das Geheime Raths-Kollegium die Aufsicht und Leitung über dasselbe.

Um den Nachtheilen der erneuerten Versuche des Reichspost-Generals vorzubeugen, errichtete Hannover in Wien am 25. Juni 1748 einen Postvertrag mit dem Reichs-General-Erb-Postmeister, Fürsten Alexander Ferdinand von Taxis, durch welchen Letzterer die Befugniß erhielt, seine Posten und eigene Beamten wieder ins Hannöver'sche einzuführen.

In der Mitte des verhängnißvollen Jahres 1790 trat durch Hannovers rasches, längst beschlossenes Verfahren der Anfang einer Verminderung der Reichsposten in Norddeutschland ein.

Hannover erkannte schon längst die drückende Last der Reichsposten in seinem Staate, unter Englands Schutz und Macht hob die Landes-Regierung im Juni 1790 sämmtliche Reichspost-Anstalten im ganzen Kurfürstenthum auf, und vereinigte sie mit den Landesposten, ließ aber dem Fürsten Taxis den Durchgang durch hannoverisches Gebiet verschlossener Taxis'scher Felleisen gegen ein bestimmtes Transitoporto.

Durch den Reichsdeputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 § 13 waren zwar dem Fürsten Taxis die Gerechtsame eines General-Erb-Postmeisters garantirt worden, aber Hannover gestattete keine Anwendung jenes beengenden Hauptschlusses. Taxis mußte weichen, und ein Transit-Porto für den bedingten Durchgang seiner Brieffelleisen und Postpackete nach und aus Hamburg und Bremen leisten. Von der Zeit blieb das Postwesen in der Verwaltung des

Digitized by Google

Staates. Das General-Postdirectorium ist die oberste Postbehörde, und dem Finanz- und Handelsministerium untergeordnet.

Statistik. Das Königreich Hannover hat 698.$_5$ Q. M. und 1.888.070 Einwohner.

A. Zahl der Poststellen.

1. Stabile Postämter und Posterpeditionen	265
2. Fahrende Eisenbahn-Postämter	1
3. Briefsammlungen	130
	396 (1854 : 261).

Auf eine Quadratmeile kommen 0.$_6$ Postanstalten (1854 : 0.$_{31}$).
Auf eine Postanstalt kommen 1.$_7$ Quadratmeilen (1854 : 3.$_2$).
Auf eine Postanstalt kommen 4.768 Einwohner (1854 : 8375).

B. Zahl der im Postdienst beschäftigten Beamten und Unterbeamten:

1. Beamten	605
2. Unterbeamten	544

C. Zahl der im Postdienst verwendeten Wagen, Pferde, Postillone und Conducteure:

1. Wagen, ärarische	260
nicht ärarische	659
2. Pferde	1358
3. Postillone	452
4. Conducteure	80

D. Zahl der im Posttransport durchlaufenen Meilen:

Auf: 1. Poststraßen	510.408
2. Eisenbahnen	284.187

Jedes Pferd hatte durchschnittlich 376 Meilen zu durchlaufen.

E. Uebersicht des Postverkehrs.

Briefpost-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe frankirte	unfrankirte	Rekommand. Briefe	mit Waarenprb.	Kreuzband-sendungen	Portofreie Briefe
6,477.850	1,527.440	145.050	42,820	1,013.820	1,879.360

11,086.340 Stücke.

Auf den Kopfantheil entfällt von der ganzen Privatkorrespondenz 4.$_9$ und von der portofreien Korrespondenz 0.$_9$.

Zeitungs-Verkehr.

Befördert wurden: 6,709.740 Stücke.
Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen 3.$_6$ Zeitungs-Exemplare.

Digitized by Google

Ordinäre Packete, Geld- und Werthsendungen.

Portopflichtige ord. Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
Stückzahl	Gew. Pfd.	Stückzahl	Gew. Pfd.	Werth fl.
1,5 82.320	8,946.600	962.190	2,055.890	151,933.220

Auf den Kopfantheil kommen: $0._6$ ordinäre Packete im Gewichte von $4._7$ Pfund, $0._5$ Geld- und Werth-Sendungen, im Gewichte von $1._{09}$ Pfund, und Werthe von $80._4$ Thlr.

Personen-Verkehr.

Befördert wurden: 214.315 Personen, mithin $^1/_8$ der gesammten Bevölkerung.

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahmesendungen		baare Einzahlungen	
St.	Thlr. Betrag	St.	Thlr. Betrag
232.450	670.080	92.410	597.370

Eine Nachnahmesendung ergibt einen Werth von $2._9$ Thlr. und eine baare Einzahlung ..... $6._4$ Thlr.

Finanzielles Ergebniß.

Die Summe aller Einnahmen betrug 1863/4 .. 1,197.377 Thlr.
Die Summe aller Ausgaben 855.615 „
Demnach ein Ueberschuß von 341.762 Thlr. (1851/52: 128.954 Thlr.)

Kopfantheil von der Rein-Einnahme: $0._2$ Thlr.

Für die Besoldungen ist ausgeworfen:

für 26 Postamts-Chefs	35.480	Thlr.
„ 162 Comptoir-Beamte.....	102.250	„
„ 240 Postspediteure	48.000	„
„ 174 Briefträger.....	52.800	„
„ 119 Wagenmeister.....	29.750	„
„ 80 Schirrmeister.....	24.000	„

Briefmarken. Die Einführung der Briefmarken in Hannover geschah im Jahre 1850.

Die zuerst eingeführte Marke (Abbildung Nr. 21) zeigt in einem Schilde, über welchem das königliche Wappen steht, den Werth der Marke in Zahlen, die Angabe wiederholt sich auf dem das Schild umgebenden Bande, welches aufferdem noch die Inschrift „Franko“ und „Hannover“ trägt. Die Marken sind sämmtlich schwarz gedruckt, und zwar die zu 1 g. Groschen grün, $^1/_{30}$ Rthlr. roth, $^1/_{15}$ Rthlr. blau, $^1/_{10}$ Rthlr. gelb.

An Stelle dieser Briefmarken traten im Jahre 1856 andere (Abbildung Nr. 22) von ganz gleicher Zeichnung und ebenfalls schwarz gedruckt, der Grund derselben ist jedoch weiß mit feinen farbigen Linien, welche bei den 1 g. Groschen grün, $^1/_{30}$ Rthlr. roth, $^1/_{15}$ Rthlr. blau, $^1/_{10}$ Rthlr. chamois sind. Fast zu gleicher Zeit mit diesen

Digitized by Google

Marken wurde noch eine andere (Abbildung Nr. 23) ausgegeben. Sie trägt in einem ovalen Schilde die königliche Krone nebst dem Worte „Hannover" und der Angabe des Werthes „3 Pfennige" die sich in dem über dem Schilde befindlichen Bande wiederholt. Sie ist auf weißem Grunde ausgeführt, und zwar früher in Hellbraun, dann in Dunkelbraun, und jetzt in Rosa.

1859 wurde die Briefmarke (Abbildung Nr. 24) eingeführt, welche in einem runden Medaillon das Bildniß des Königs, darüber die Angabe des Werthes und darunter das Wort „Hannover" zeigt; sie ist farbig auf weißem Grunde ausgeführt, die 1 Groschen-Marke

Nr. 21.

Nr. 22.

Nr. 23.

Nr. 24.

Nr. 25.

Nr. 26.

Nr. 27.

Nr. 28.

rosa, 2 Groschen-Marke blau, 3 Groschen-Marke chamois. 1861 wurde die 3 Groschen-Marke braun und 10 Groschen olivengrün. 1860 wurde noch eine Stadtpost-Marke eingeführt, (Abbildung Nr. 25) im Werthe von $^1/_2$ Groschen, und trägt schwarz auf weißem Grunde ein Posthorn, darüber die königliche Krone und das Wort „Hannover," darunter die Angabe des Werthes.

Im Jahre 1857 wurde auch der Gebrauch der Freicouverts in Hannover eingeführt. Dieselben tragen links an der obern Seite des Couverts eine farbige Marke, (Abbildung Nr. 26) geschmückt mit dem Bildnisse des Königs und der bezeichnenden Inschrift, beides weiß ausgeführt. In der Farbe 1 g. Groschen grün, 1 Sgr. rosa, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. gelb.

1859 wurden die Farben geändert: 1 Groschen rosa, 2 Groschen blau, 3 Groschen gelb. 1861 aber die zu 3 Groschen hellbraun.

Die Stadtpostmarken (Abbildung Nr. 27 und 28) sind ohne Werthangabe, grüner Druck auf gelbem Papier u. z. 1858 ein Kleeblatt mit Posthorn und 1861 ein galoppirendes Pferd.

Digitized by Google

Freie Stadt Lübeck.

Zur Zeit der Stiftung der Hansa 1241 hatte sich im Norden Deutschlands bereits eine Art geregelter Botengänge gebildet, an deren Spitze hauptsächlich Hamburg und Lübeck standen. Durch den Beitritt anderer Staaten hatte sich dieses Botenwesen ausgebildet. In Lübeck hieß man diese Botenposten Schüttingsposten, denen vier Bürger unter dem Namen Schüttings-Aeltesten vorstanden.

Durch ein Mandat Kaiser Rudolfs II. (1579) wurde die kaiserliche Reichspost in Lübeck eingeführt und ihr Verhältniß zum Botenwesen regulirt, ohne daß es jedoch so klar auseinander gesetzt worden wäre, daß nicht fortwährend die heftigsten Streitigkeiten zwischen beiden Postanstalten obgewaltet hätten.

Eine alte Chronik vom Jahre 1649 sagt über die Postverhältnisse Lübecks:

> „Gleich wie nun hierdurch die Kaiserliche Reichspost in Lübeck verbessert worden, so wurden die Botten-Posten hierüber eyfferzüchtig, indem diese auch sehr schlecht ware, da sie weder zu Roß noch Wagen, sondern durch Fußbotten ihre Correspondencien übertragen lieſſen, also legten sie gewisse Post-Stellen, Ordnung Wagen und Pferde an, die Botten wurden auch mit Hörnern und Päſſen versehen, und zu gewissen Zeiten spediret, lieſſen auch durch öffentlichen Anschlag publiciren, niemand als ihrem Botten-Haus die Briefe einzuliefern und bestellen zu lassen.
>
> Dieweilen nun diese Verordnung dieser Botten-Posten die kaiserliche Post zum größten Nachtheil gereichen musste, daſſ also ein Kaiserliches Rescript ausgewürket wurde, welches aber von denen beiden Städten Hamburg und Lübeck nicht gehörig respectiret worden."

Unter solchen Streitigkeiten, bei denen bald die Boten-, bald die Reichspost unterlag, (so hatten im Jahre 1660 den 3. August die Reichspostämter in Hamburg und Lübeck eine Postcalesche angelegt, auf der man täglich für 4 Mk. 8 Schill. von beiden Orten abfuhr und Abends resp. in Hamburg und Lübeck ankam, die Lübecker aber, obgleich diese Einrichtung ihnen wohlgefiel, nach vier

Digitized by Google

Wochen dagegen Gewalt gebraucht, die Pferde auf der Straße abgespannt, den Postillion Hans Niebuhr mit 10 Mk. gestraft, und die Passagiere nebst dem Postfelleisen aus der Postkalesche gerissen und auf ihre Wagen gesetzt; 1681 dagegen hatte der Herzog von Sachsen-Lauenburg den Boten-Postillon zu Artlenburg auf Verlangen des Kaisers anhalten, ihm die beiden Pferde nebst Sattel und Pistolen und auch die Briefe wegnehmen lassen, die Briefe aber an den kaiserlichen Postmeister eingesandt;) — unter derartigen Streitigkeiten, zu denen auch noch confessioneller Haß gegen die als Katholiken in der durchaus lutherischen Stadt übel angeschriebenen Reichspostbeamten, der im Jahre 1753 sogar zur Ermordung des Postsecretärs Hindrichsen führte, und ausserdem auch noch Reibereien mit den 1683 in Lübeck angelegten Platten'schen, später Hannover'schen Posten und dem Wismar'schen Postamte hinzukamen, verflossen die ersten höchst unerquicklichen Zeiten des Lübecker Postwesens.

Die Wismar'sche und die königlich dänische Post wurden in spätern Zeiten unter die Schüttings-Post gelegt und von mecklenburgischen und dänischen Beamten unter derselben für Rechnung und Kosten ihrer Regierungen fortgeführt, und auch die königl. Hannover'sche Post im Jahre 1844 aufgehoben und ihre Rechte und Befugnisse der Stadtpost übertragen.

Erst in neuerer Zeit sind die postalischen Verhältnisse in Lübeck, namentlich in Bezug auf Competenz und Befugnisse, festgestellt und geordnet worden, seitdem nämlich der Lübecker Senat die Stadtpostmeister-Bedienung einem wirklichen Postbeamten, unter dem Titel eines Stadtpost-Directors, und nicht wieder wie es früher Gebrauch war, einem zurückgekommenen Kaufmanne übertragen hat.

Zuerst wurde 1851 in Berlin auf dem daselbst stattgefundenen deutschen Post-Congreß ein Vertrag zwischen Lübeck und der Thurn- und Taxis'schen Postverwaltung abgeschlossen, der mit dem 1. Jänner 1852 ins Leben trat, und wodurch die beiderseitige Competenz genau festgestellt wurde; demnächst aber auch das Verhältniß der königl. dänischen Postverwaltung zum Stadtpostamte genauer geregelt, durch die der königlich dänischen Postverwaltung vom Senate der freien Stadt Lübeck als Aequivalent für die zur Anlegung der Lübeck-Büchener Eisenbahn ertheilte Erlaubniß zur

Digitized by Google

Errichtung eines für sich bestehenden königl. dänischen Ober-Postamtes in Lübeck.

Es bestehen nunmehr in Lübeck drei Postämter: das Stadt-Postamt, das fürstlich Thurn- und Taxis'sche Postamt und das königlich dänische Ober-Postamt.

Statistik. Die freie Stadt Lübeck umfaßt mit ihrem Gebiete 6 Q. M. mit einer Bevölkerung von 50.399 Seelen.

A. Zahl der Poststellen:

1. Stabile Postämter..... 2
2. Briefsammlungen..... 7

B. Zahl der im Postdienst beschäftigten Beamten, Unterbeamten, Wagen, Pferden und Postillons.

1. Beamte..... 17
2. Unterbeamte 24
3. Wagen ärarische 4
   nicht „ 2
4. Pferde..... 12
8. Postillons 6

C. Zahl der Meilen, welche die Posttransporte durchlaufen:

1. Auf Poststraßen ..... 7.181 Meilen
2. „ Eisenbahnen ..... 18.894 „

Es kommen somit auf ein Pferd 598 Meilen.

D. Uebersicht des Postverkehrs.

Briefpost-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe frankirt	Gewöhnliche Briefe unfrankirt	Rekommand. Briefe	Briefe mit Waarenprob.	Kreuzband-sendungen	Portofreie Briefe
228.464	228.488	8.424	1.014	60.203	5.330

531.923 Stücke.

Auf einen Kopf der Bevölkerung entfallen $10._4$ Briefe.

Zeitungs-Verkehr.

Befördert wurden 805.352 Stücke Zeitungs-Exemplare.
Auf den Kopf: $15._9$.

Güter-Verkehr.

Ordinäre Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
Stückzahl	Gew. Pfd.	Stückzahl	Gew. Pfd.	Werth Thlr.
50.048	240.393	38.766	34.016	4,415.927

Die Bevölkerung betheiligte sich somit per Kopf an den ordinären Packeten mit $0._9$ Stücken im Gewichte von $4._7$ Pfund, an den Geld-

Digitized by Google

und Werth-Sendungen mit 0.$_7$ Stücken, im Gewichte von 0.$_6$ Pfund und Werthe von 87.$_6$ Thlr.

Personen-Verkehr.

Befördert wurden: 12.274 Personen, mithin $^1/_4$ der Bevölkerung.

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahme-Sendungen	baare Einzahlungen
5.071 St. 17.124 Thlr. Betrag	6.155 St. 96.431 Thlr. Betrag

Der Durchschnitt ergibt für eine Nachnahme-Sendung den Betrag von 3.$_3$, und für eine baare Einzahlung 15.$_6$ Thlr.

Briefmarken. Die Einführung der Briefmarken in Lübeck geschah 1858. Dieselben sind geschmückt mit einem doppelköpfigen Adler (Abbildung Nr. 29) mit ausgebreiteten Flügeln. Auf einem den Adler umschlingenden Bande liest man das Wort „Postmarke“ und die Angabe des Werthes in Buchstaben, an der oberen Seite steht das Wort „Lübeck,“ und in den 4 Ecken eine den Werth der Marke bezeichnende Zahl. Zuerst waren die Marken $^1/_2$ Sch. violett, 1 Sch. orange, 2 Sch. rothbraun, 2$^1/_2$ Sch. roth, 4 Sch. grün.

Nr. 29.

Nr. 30.

1863 wurden neue Marken eingeführt (Abbildung Nr. 30), u. z. ein Adler im Oval en relief, oben das Wort „Lübeck,“ auf den Seiten die Werthangabe und unten „Schilling.“ Die Farben sind für $^1/_2$ Sch. grün, 1 Sch. orange, 2 Sch. carmin, 2$^1/_2$ Sch. blau, 4 Sch. hellbraun, 1$^1/_4$ Sch. braun.

Die Couverts sind gleich in der Ausstattung und im Preise den Briefmarken.

Digitized by Google

Großherzogthum Luxemburg.

Geschichte. Als Bestandtheil des Königreiches der Niederlande wird bei diesem Lande das Weitere ausführlicher gesagt. Hier sei nur Folgendes in Kürze bemerkt *). Das Großherzogthum wurde in dem Belgisch-Holländischen Kriege von den Belgiern militärisch besetzt, und die Landesposten in provisorische Verwaltung genommen. Nur in der Festung Luxemburg blieb das Niederländische Postkomptoir bestehen. Die Belgier führten den Postkours unter den Wällen Luxemburgs vorbei, indem sie in dem nahe gelegenen Dorfe Eich eine Postanstalt errichteten, deren Briefträger im Civil-Anzuge unter Connivenz des Niederländischen Postkomptoirs den Einwohnern in Luxemburg die Briefe überbrachten, um die Stadt nicht von aller Correspondenz abzuschneiden.

1836 gab die Belgische Regierung in Berlin den Wunsch zu erkennen, daß zwischen Trier und Luxemburg (Eich) über Grevenmachern eine Preußisch-Belgische Postverbindung eingerichtet werden möge. Auch der Kommandant von Luxemburg General-Major Dumoulin, hatte die baldige Wiederherstellung einer regelmäßigen Postverbindung als sehr wünschenswerth bezeichnet. Wegen der damaligen Lage der Belgisch-Holländischen Angelegenheit, wo eine Mitwirkung der Central-Staatsorgane nicht als geboten erschien, führten blos die betreffenden Grenz-Postbureaus die Unterhandlungen, welche aber zu keinem Resultate führten, weil Belgien mit Bedingungen hervortrat, deren Annahme einer Anerkennung von Hoheitsrechten Belgiens im Großherzogthume Luxemburg gleichgekommen wäre.

Am 27. Juni 1839 wurde zwischen Belgien und Luxemburg ein Postvertrag abgeschlossen. Belgien hegte den Wunsch, die Verwaltung der Luxemburgischen Posten ganz zu übernehmen, worauf jedoch die Niederländische Regierung (Luxemburg stand unter Niederländischer Oberhoheit) begreiflicherweise nicht einging. Dagegen wurde am 15. Oktober 1840 ein Vertrag unterzeichnet, nach welchem die Ausübung des Postregals im Großherzogthume Luxemburg für die Dauer von zwölf Jahren an die Krone Preußen übergehen sollte.

*) Stephan, Geschichte der preußischen Post.

Digitized by Google

Unterdessen war in den Niederlanden die Regierungs-Niederlegung König Wilhelms I. erfolgt und sein Nachfolger, Wilhelm II., welcher am 7. Oktober 1840 die Regierung angetreten hatte, verweigerte seiner Seits die Ratification dieses abgeschlossenen Postvertrages, so daß derselbe nicht zur Ausführung gelangte, vielmehr die Luxemburgischen Posten von den Niederlanden in Selbstverwaltung genommen wurden. Die alten Verbindungen wurden wieder hergestellt. Allein ihre vertragsmäßige Regelung wurde erst durch die unterm $^{12}/_{22}$. März 1847 zwischen der Preußischen und Luxemburgischen Postverwaltung abgeschlossene Convention bewirkt, deren Bestimmungen demnächst durch den Beitritt Luxemburgs zum deutschen Postverein und den darüber unterm 6. November 1851 zwischen der Preußischen und Luxemburgischen Postverwaltung abgeschlossenen Vollzugsvertrag außer Kraft traten. Nur die Festsetzungen der §§ 53 und 54 der Convention vom $^{12}/_{22}$. März 1847 wurden aufrecht erhalten, der § 53 betraf die Gestattung des Transits Preußisch-Französischer geschlossener Briefpackete zwischen Trier und Thionville über Luxemburg gegen eine Vergütung von 1 Sgr. pro Loth brutto, desgleichen der Preußisch-Belgischen Briefpackete zwischen Trier und Aclon. Der § 54 dagegen betraf die Gestattung des Transits verschlossener Briefpackete zwischen Luxemburg und Spaa, Verviers, Lüttich, Namur und Mastricht durch Preußen auf der Route über St. Vith und Malmedy, respektive Aachen, ebenfalls gegen Vergütung von 1 Sgr. pro Loth brutto.

Bemerkt muß noch werden, daß die Luxemburgische Postverwaltung nur die Briefpost befördert, und nur dann, wenn frankirt, die Fahrpost dagegen ist in Privathänden. Mit Ausnahme der Dienstsendungen und den deklarirten Werthsachen, befördert die Post keine Sendung, deren Gewicht zwei Kilogramme übersteigt. Das Gewicht der deklarirten Werthsendungen darf sechs Kilogramme und fünftausend Franken nicht übersteigen.

Statistik. Das Großherzogthum Luxemburg umfaßt 47 Q. M. mit 200.000 Einwohnern.

A. Zahl der Poststellen.
17 Postämter.

B. Zahl der im Postdienste beschäftigten

Beamten	24	Wagen	19
Unterbeamten	85	Pferde	64

Digitized by Google

C. Zahl der im Posttransport durchlaufenen Meilen auf

1. Poststraßen	36.736
2. Eisenbahnen	29.733

D. Uebersicht des Postverkehrs.

Briefpost-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe. frankirte	unfrankirte	Rekommand. Briefe	Briefe mit Waarenpr.	Kreuzband-Sendungen	Portofreie Briefe
927.859	194.932	15.210	372	177.337	172.681

1,488.391 Stücke.

Es entfällt von der Correspondenz $7._4$ auf den Kopf.

Zeitungs-Verkehr.

Befördert wurden 275.234 Zeitungs-Exemplare, $1._3$ auf den Kopf der Bevölkerung.

Güter-Verkehr.

2835 Geld- und Werth-Sendungen im Betrage von 554.118 Franken 36 Cent.

Finanzielles Ergebniß.

Die Einnahmen belaufen sich auf 155.895 Franken 91 Cents. Auf den Kopf der Bevölkerung $0._7$ Franken.

Briefmarken. Der König von Holland, Wilhelm der Dritte, ist unter dem Titel „Großherzog" der Herrscher von Luxemburg und sein Bild schmückte die daselbst zuerst im Jahre 1852 ausgegebene Marke (Abbildung Nr. 31), auf welcher man außerdem noch das Wort „Postes," sowie in Buchstaben und Zahlen die Angabe des Werthes liest, der

Nr. 31.

Nr. 32.

Nr. 33.

nach Centimes oder Silbergroschen berechnet ward. Die Centimes geltenden Marken waren blau, die im Werthe zu einem oder mehreren Silbergroschen rosa, roth und rothbraun.

Seit 1859 befindet sich eine andere Marke im Umlauf (Abbildung Nr. 32). Dieselbe ist geziert mit dem in einem ovalen Schilde ruhenden Wappen des Großherzogthums, über welchem man die Worte: G. D. de Luxembourg liest, während sich darunter die Angabe des

Digitized by Google

Werthes befindet. Neben dieser Marke, die je nach der Verschiedenheit ihres Werthes in verschiedenen bunten Farben auf weiß ausgeführt ist, circulirt seit dem Jahre 1860 noch eine andere (Abbildung Nr. 33), welche, nur in einem andern Arrangement, ebenfalls das Wappen von Luxemburg und die auf der vorigen Marke befindliche Inschrift trägt und ebenfalls in verschiedenen Farben auf weiß gedruckt ist.

Großherzogthümer Mecklenburg.

Geschichte. Herzog Gustav Adolf von Mecklenburg-Güstrow, und Herzog Christian von Mecklenburg Schwerin waren die Schöpfer der ersten landesherrlichen Posten in Mecklenburg (1680). Als Herzog Gustav Adolf (1695) zu Güstrow starb, und ein Streit wegen Besitznahme des Landes zwischen Herzog Friedrich Wilhelm zu Schwerin, und Herzog Adolf Friedrich zu Strelitz, entstand, und Ersteren durch kaiserlichen Entscheid vom 12. Januar 1697 das Herzogthum Güstrow zuerkannt wurde, trug Herzog Adolf Friedrich von M: Strelitz Bedenken, seine Briefe nach Hamburg über Güstrow gehen zu lassen, und schickte sie demnach über das Brandenburgische Postamt in Perleberg, und zwar durch reitende Boten. Diese Verbindung führte zu einem Post-Combinations-Receß zwischen Preußen und M. Strelitz (22. Juni 1712). Mecklenburg gestattete die Anlegung preußischer fahrender Posten von Perleberg über Mirow nach Strelitz, und von Prenzlau über Woldeck nach Strelitz, wogegen Preußen sich mit der Einrichtung einer Mecklenburgischen Post von Strelitz nach Zehdenick einverstanden erklärte.

Während des Streites der Mecklenburgischen Ritterschaft mit ihrem Landesfürsten, benützte Hannover, welches mit Braunschweig zur Schlichtung des Streites beauftragt war, die Gelegenheit, um seine Posten von Lüneburg ab bis in das Mecklenburgische auszudehnen, und sich die Ausübung des Postregales in den von ihm besetzten Aemtern, vom Kaiser verschreiben zu lassen. Demzufolge hob Hannover die preußischen Posten in Boitzenburg und Escheburg auf, und setzte seine eigenen Posten ein.

Dies führte zu Streitigkeiten zwischen Preußen und Hannover, die erst später beigelegt wurden, und der frühere status quo wieder hergestellt wurde.

Digitized by Google

Als die fremden Truppen Mecklenburg verließen, legte Preußen eine Post von Leigen über Grabow und Neustadt bis Parchim an, wo dieselbe mit der Mecklenburgischen Post nach Plau in Verbindung trat. In Plau mündete die Post in den großen Berlin-Güstrower-Cours, der im Jahre 1713 über Fehrbellin, Ruppin und Wittstock angelegt worden war. Während den Jahren 1738—1745 ergingen mehrere landesherrliche Befehle, welche das Postwesen verbesserten. Im Jahre 1755 erschien ein Edict des Herzogs Christian Ludwig, durch welches der Postzwang eingeschärft, und den Fuhrleuten die Beförderung von Briefen, Packeten und Geldern bei Strafe der Confiscation untersagt wurde. Eine Verordnung vom Jahre 1757 untersagte den Fuhrleuten den Gebrauch des Posthornes.

1759 erschien ein erneuertes Reglement, welches die Extraposten, und Estafetten regelte.

1764 erschien eine Portotabelle für Briefe und Acten, und 1770 eine Postordnung in 71 Paragraphen. Diese neue Postordnung gab zu mehrfachen Beschwerden der Landstände Anlaß, welche namentlich gegen das Verbot der Beförderung von Briefen und Packeten unter 25 Pfund gerichtet waren, doch ohne Abhülfe zu erreichen. Später erschien ein erneuertes Patent wider die Postdefraudationen, durch welches die Strafen erheblich geschärft wurden.

Wie unentwickelt das Postwesen noch bis gegen Ende des vorigen Jahrhundertes war, ergibt sich daraus, daß Rostock, die verkehrsreichste Stadt des Landes, mit der vier Meilen entfernt liegenden Stadt Güstrow, 1701 eine tägliche, später aber nur eine wöchentlich viermalige Postverbindung hatte, während Rostock mit den übrigen Städten des Landes nur zweimal wöchentlich verbunden war, zu welcher für Hamburg noch eine zweimalige Reitpost kam.

Bis zum Jahre 1849 wurde das Mecklenburgische Postwesen durch das Kammer-Collegium verwaltet, am 1. November dieses Jahres dagegen trat die General-Post-Direction an die Spitze, welche dem Finanz-Ministerium untersteht, und eine Abtheilung desselben bildet.

In Mecklenburg-Strelitz dagegen untersteht das Postwesen immer noch dem Kammer- und Forst-Collegium.

Digitized by Google

Mecklenburg-Schwerin.

Statistik. Das Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin umfaßt $244._1$ Q. M. und hat 551.844 Einwohner.

A. Zahl der Poststellen.

1. Stabile Postämter	72
2. Fahrende Eisenbahn-Postämter	2
3. Briefsammlungen	7
	81 (1854 : 60).

Auf eine Quadratmeile kommen $0._3$ Postanstalten (1854: $0._{26}$).
Auf eine Postanstalt kommen $3._{91}$ Quadratmeilen (1854: $3._{91}$).
Auf eine Postanstalt kommen 6.813 Einwohner (1854: 9.319).

B. Zahl der im Postdienst beschäftigten Beamten und Unterbeamten:

1. Beamte	198
2. Unterbeamte	138

C. Zahl der im Postdienste verwendeten Wagen, Pferde, Postillone und Conducteure:

1. Wagen und Schlitten, ärarische	172
nicht ärarische	388
2. Pferde	641
3. Postillone	221
4. Conducteure	14

D. Zahl der im Posttransport durchlaufenen Meilen:

Auf: 1. Poststraßen	193.602
2. Eisenbahnen	88.231

Jedes Pferd hatte durchschnittlich 302 Meilen zu durchlaufen.

E. Uebersicht des Postverkehrs.

Briefpost-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe frankirte	Gewöhnliche Briefe unfrankirte	Rekommand. Briefe	Briefe mit Waarenprb.	Kreuzband-Sendungen	Portofreie Briefe
2,057.562	1,183.598	23.062	3.813	299.650	205.426

3,773.111 Stücke (1854: 2,586.137).

Von der gesammten Correspondenz entfällt somit auf den Kopfantheil $6._7$ Briefe (1854: $4._7$).

Zeitungs-Verkehr.

Zeitungs-Exemplare: 1,758.815 Stücke.

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen $3._2$ Stücke.

Digitized by Google

Ordinäre Packete, Geld- und Werth-Sendungen.

Portopflichtige ord. Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
Stückzahl	Gew. Pfd.	Stückzahl	Gew. Pfd.	Werth Thlr.
597.896	4,041.362	160.329	451.724	35,697.098
portofreie ordinäre Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
St.	Pfd	St.	Pfd.	Werth Thlr.
24.063	176.800	8.593	93.366	2,525,731
transittrende ordin. Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
1.170 St.	9.972 Pf.	637 St.	1.053 Pf.	88.958 Thlr. Werth.

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen: $1._{09}$ Stück ordinäre Packets im Gewichte von $7._3$ Pfund, $0._3$ Stück Geld- und Werth-Sendungen, im Gewichte von $0._9$ Pfund, und Werthe von $64._7$ Thlr.

Personen-Verkehr.

1864.... 155.157 Reisende ($^1/_3$ der ganzen Bevölkerung).
1854.... 145.809 „

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahme-Sendungen		baare Einzahlungen	
St.	Thlr. Betrag	St.	Thlr. Betrag
102.050	312.481	151.554	1,997.125

Eine Nachnahme-Sendung ergibt einen Werth von $3._{04}$ Thlr., und eine baare Einzahlung ..... $13._1$ Thlr.

Briefmarken. In Mecklenburg-Schwerin wurden die Briefmarken 1855 eingeführt. Obwol die Marken von verschiedener Größe sind, so ist doch die Ausstattung ganz gleich. Sie tragen in der Mitte das Wappen Mecklenburgs (Abbildung Nr. 34 u. 35) mit einer Krone, darüber

Nr. 34. Nr. 35.

Nr. 36.

lieſt man das Wort „Freimarke," darunter „Schillinge," an beiden Seiten „Mecklenburg-Schwerin," und in den Ecken die Angabe des Werthes in Zahlen. Die Ausführung der Marke ist im farbigen Drucke auf weißem Papiere und zwar bei ihrer Einführung $^4/_4$ Sch. rosa, 3 Sch. chamois, 5 Sch. blau, nun aber seit 1864 5 Sch. braun.

Außer den Briefmarken existiren in Mecklenburg-Schwerin noch Freicouverts, versehen mit einer runden Marke (Abbildung Nr. 36).

Digitized by Google

Auch sie tragen das Wappen Mecklenburgs nebst einer Krone, und einer den vorhergehenden Marken gleichlautende Inschrift und sind in verschiedenen Farben ausgeführt: 1 Sch. ziegelroth, $1\frac{1}{2}$ Sch. grün, 3 Sch. gelb, 5 Sch. blau, nun braun.

Mecklenburg-Strelitz.

Statistik. Das Großherzogthum Mecklenburg-Strelitz enthält auf 49.5 Q. M. 99.060 Einwohner.

A. Zahl der Poststellen, Beamten, Unterbeamten, Wagen, Pferde, Postillone und Conducteure:

1. Stabile Postämter	10
2. Briefsammlungen	1
3. Beamte	26
4. Unterbeamte	14
5. Wagen ärarische	18
nicht „	43
6. Pferde	128
7. Postillone	44
8. Conducteure	1

Auf eine Quadratmeile kommen 0.2 Postanstalten.
Auf eine Postanstalt kommen 4.5 Quadratmeilen.
Auf eine Postanstalt kommen 9.006 Einwohner.

B. Zahl der im Posttransporte durchlaufenen Meilen:

Auf Poststraßen ..... 38.690 Meilen.

Jedes Pferd hatte im Durchschnitt 302 Meilen zu durchlaufen.

C. Uebersicht des Postverkehrs.

Briefpost-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe frankirt	Gewöhnliche Briefe unfrankirt	Rekommand. Briefe	Briefe mit Waarenprob.	Kreuzband-Sendungen	Portofreie Briefe
266.580	127.931	4.472	676	41.478	32.697

473.834 Stücke.

Es kommen von der gesammten Correspondenz auf den Kopf 4.7 Stücke.

Zeitungs-Verkehr.

Zeitungs-Exemplare ..... 135.115 Stück.
Auf den Kopf der Bevölkerung: 1.4 Stück.

Digitized by Google

Ordinäre Packete, Geld- und Werth-Sendungen.

Portopflichtige ord. Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
Stückzahl	Gew. Pfd.	Stückzahl	Gew. Pfd.	Werth Thlr.
96.130	663.897	40.612	33.326	6,832.928

portofreie ordinäre Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
Stückzahl	Gewicht	Stückzahl	Gewicht	Werth Thlr.
4.472	35.430	2.132	6.383	460.248

transitirende ord. Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
Stückzahl	Gew. Pf.	Stückzahl	Gew. Pf.	Werth Thlr
1.313	8.463	572	13	88.959

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen $0._9$ Stück ordinäre Packete im Gewichte von $6._7$ Pfd., und $0._4$ Geld- und Werth-Sendungen im Gewichte von $0._3$ Pfd. und Werthe von $68._9$ Thlr.

Personen-Verkehr.

Befördert wurden: 40.552 Reisende, somit fast die Hälfte der Bevölkerung.

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahme-Sendungen		Baare Einzahlungen	
18.518 St.	58.279 Thlr. Betr.	13.130 St.	96.161 Thlr. Werth.

Eine Nachnahme-Sendung ergibt einen Werth von $3._2$ Thlr. und eine baare Einzahlung ..... $7._3$ Thlr.

Briefmarken. Mecklenburg-Strelitz hat erst in neuester Zeit 1864 Briefmarken eingeführt. Aehnlich den vorgehenden Marken enthalten sie auch das Wappen Mecklenburgs, und in der Umschrift die Angabe des Landes und den Werth der Marke (Abbildung Nr. 37).

Nr. 37.

Nr. 38.

Die Werthe und Farben sind: 1 Sch. violett, $^1/_4$ Sgr. orange, $^1/_3$ Sgr. grün, blos für den Verkehr im Inlande bestimmt. Diese Marken sind viereckig.

Für den Verkehr mit andern Staaten sind die Marken achteckig (Abbildung Nr. 38), u. z. 1 Sgr. roth, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. braun. Die Couvert-Marken sind in Farbe und Bild ganz gleich den Briefmarken.

Digitized by Google

Kaiserthum Oesterreich.

Geschichte. Ueber die Entstehung des Postwesens in Oesterreich lassen uns die alten Schriftsteller ziemlich im Dunklen, und man muß annehmen, daß unter der Regierung der römischen Kaiser der Cursus publicus (Brief-Couriere) auch im jetzigen Oesterreich bestand, denn die Hauptstraße aus Italien nach Panonien ging durch Vindobona (Wien,) als Hauptpunkt des großen Curses. Im späteren Zeitraum muß Wien, bei dem Steigen seines Ansehens und seines Einflusses in Staats- und Handels-Angelegenheiten und zum Betriebe der Geschäfte, von jeher Briefsendungen benutzt haben, die ganz eigentlich seit Albrechts Zeit, und als in Wien das Hoflager verblieb, zu Fuß, zu Pferde und zu Wagen bedeutend und geregelt im Gange gewesen sein müssen.

Seit dem Jahre 1461 bis 1509 erscheinen in den Stadtbüchern von Wien beeidete, laufende und reitende Boten der Stadtgemeinde, welche Briefe nach Brünn, Olmüz, Prag, Graz, u. a. brachten.

Kaiser Maximilian I. hatte Wien zum kaiserlichen Hoflager gewählt, und da er zugleich die Burgundischen Länder für seinen Sohn Philipp verwaltete, so war es nöthig auf ein Mittel zu sinnen, auf was für eine Art die Regierungsbefehle, Anordnungen, der Familienbriefwechsel ꝛc. am schnellsten hin und her befördert werden könne, indem die Besorgung der Correspondenz durch Boten von einer Stadt zur andern vom kaiserlichen Hoflager bis zu ihrer Bestimmung viel zu langsam war, und dem Endzwecke nicht entsprechen konnte. Der Kaiser mußte deshalb für seinen Briefwechsel nach Italien und den Niederlanden besondere Staatsboten (Couriere) absenden, wodurch jedoch ein bedeutender Kostenaufwand entstand, der immer drückender wurde. Der kaiserliche Günstling und italienische Edelmann Francesco de Taffis, genannt Torriani, Roger I. Sohn (Roger I. von Taffis, Oberjägermeister der Grafschaft Tirol, Vater Francescos Taffis, organisirte 1451 in Tirol und Steiermark auf eingerichteten Pferdewechseln eigene uniformirte Reitboten, um in den italienischen Kriegen Kaiser Friedrich III. die Verbindung zwischen Italien und den Erblanden zu sichern), legte dem Kaiser einen Plan vor, wie eine regelmäßige reitende Post mit Abwechslung der

Digitized by Google

Pferde an gewissen Plätzen zwischen Wien und Brüssel anzulegen sei. Mit dieser Post sollte zugleich Privatpersonen gegen billige Vergütung ihre Bestellungen besorgen zu lassen, erlaubt sein. Dagegen sollten die kaiserlichen Depeschen kostenfrei befördert werden, wenn der Kaiser dafür ihm und seinen Nachkommen das Eigenthumsrecht und die freie Benützung der zu diesem Behufe zu errichtenden Anstalt gewähre. Maximilian gab im Jahre 1516 dem Vorschlage seinen Beifall und ernannte als Herzog von Burgund den genannten Tassis zum niederländischen General-Postmeister. Derselbe legte in Folge dessen eine Reitpost von Brüssel nach Frankreich, und von Brüssel nach Flamisoul (Bisthum Lüttich) Crenznach (Erzbisthum Trier) Hochstift Speyer über Reinhausen, durch Würtemberg, Augsburg nach Wien und durch Tirol, Mailand, Mantua nach Venedig und Rom an, und bestellte an gewissen Orten Verwalter und reitende Boten (Postillons) mit Pferden zum Abwechseln, welche die Briefpackete von einer Station zur andern bringen sollten.

Zu Ferdinands I. Zeiten (1556—1564) gingen Boten und eigene Landposten von Wien und Prag nach Stuttgart und ganz Schwaben.

1558 waren bereits beständige Posten in Ungarn eingeführt.

Kaiser Rudolf II. errichtete im Jahre 1595 einen Vertrag mit Philipp II. von Spanien um dessen burgundisch-spanische Posten in Deutschland aufzuheben, und solche auch als Deutsche oder Reichsposten anzuerkennen.

1596 war bereits in Wien eine förmliche kaiserliche Postanstalt — Oberst-Hof-Postamt vorhanden, und war Georg Püchl von Pichelsberg Reichs-Hof-Postmeister. Diesem folgten im Amte Hans von Wolzogen, Mathias von Taxis, und diesem Lamoral von Taxis.

Letzterer übernahm 1615 die Stelle als General-Obrist-Postmeister im Reich, und in den Niederlanden, nach seinem verstorbenen Vater. Er unterfertigte am 20. Juli 1615 einen Revers, in welchem er auf die kaiserliche Obrist-Postmeisterstelle in Wien, und den Besitz der sämmtlichen Oesterreichischen Posten verzichtete. Diese Anstalten wurden und blieben auf immer von den Reichs- oder Taxisschen Posten getrennt.

An Lamorals Stelle trat Karl Freiherr von Magno, vorher nieder-österreichischer Landpostmeister, ihm folgte sein Sohn Hans

Digitized by Google

Jakob von Magno. Dieser verhandelte 1623 sein kaiserliches Hof-Postmeister-Amt für 15.000 Gulden und sechs Kutschenpferde an Hans Christov von Paar, Obrist und Erb-Landpostmeister in Steiermark. Kaiser Ferdinand II. erhob ihn in den Grafenstand, und belehnte ihn, durch den Lehnbrief vom 4. September 1627 mit der Obrist-Hof- und Land-Postmeister-Würde im ganzen Erzherzogthum Oesterreich und in den Erbkönigreichen Böhmen und Ungarn.

Die Grafen und später Fürsten von Paar genossen den Gewinn von allen erbländischen Posten bis auf die Zeiten Kaiser Karls VI. der im Jahre 1722 das Postregale als ein ausschließliches Reservatrecht an sich zog, und den zeitlichen Oberstfhof-Postmeister aus der Familie Paar mit einem jährlichen Aequivalente von 66.000 Gulden entschädigte.

Wenn gleich die Paar'sche Familie durch diesen Receß vom 1. Juli 1722 auf die Posteinkünfte verzichtete, und dadurch, so wie durch den späteren kaiserlichen Ratifications- und Confirmationsbrief vom 12. Dezember 1743 unter Beibehaltung des gedachten Aequivalentes hin und wieder beschränkt wurde, so ist dieselbe doch fortan, und zwar bis zum Jahre 1783 in der Administration der Postanstalt verblieben, und erst mit Receß vom 17. September 1813 hat sich die Fürst Paar'sche Familie — mit Beibehaltung des Titels eines kaiserlich österr. Oberstfhof- und General-Länder-Postmeisters, des Aequivalentes und der personellen Rechte und Begünstigungen der Verwaltung gänzlich begeben.

Die Idee lag nahe, das Postinstitut, welches unläugbar mit einem großen Kostenaufwande errichtet wurde, gleich anfänglich vor fremder Concurrenz zu schützen, und daher demselben das ausschließende Recht zur Briefbeförderung, und bald auch zum Transporte der Reisenden nach Art der Posten auf Poststraßen vorzubehalten.

Anfänglich beschränkte sich die Bestimmung der Postanstalt, wie gesagt, lediglich auf den Transport der Briefe und kleineren Sendungen, mittelst Wechsels der Transportmittel (der Pferde) auf gewisse Entfernungen. So wenig von dem ursprünglichen Verfahren bei der Errichtung der Briefpost-Anstalt mit Bestimmtheit zu ermitteln ist, so ist doch so viel bekannt, daß die von dem General-Erbland-Postmeister zur Verreitung der Briefpost gedungenen Pferde-Inhaber sich nach und nach selbst als Postmeister stifteten, und hiedurch die Stationen gegen Bezug eines verhältnißmäßigen

Digitized by Google

Antheiles von dem Briefporto hin und wieder erblich an ihre Familien brachten.

Die erblichen Postmeister übernahmen im Verlaufe der Zeit die Verpflichtung, die Beförderung der Brief-Posten, die sogenannten Erblichkeitsritte unentgeltlich zu leisten, dafür wurde ihnen aber, als Mittel zum Zwecke, das ausschließende Recht des beschleunigten Personen-Transportes, mittelst gewechselter Pferde auf der Poststraße für ihre eigene Rechnung eingeräumt. Das Vorrecht der ausschließlichen Führung des von der Post sobenannten Posthornes galt als ein nothwendiges Attribut der Post zu ihrer äußern Auszeichnung und leichteren Unterscheidung von Privat-Transportgelegenheiten.

Nebst der Ordinari-Post war auch der Estafettendienst eingerichtet. Trotz der Strenge der Postgesetze waren Briefschwärzungen im Schwunge, und wurden gegen dieses Verfahren mehrere Gesetze erlassen. Das älteste bekannte Postgesetz ist das Post-Generale Kaiser Ferdinands II. vom 13. September 1621. Dasselbe wurde auch 1624 und 1625 erneuert.

Die Benützung der Postwägen zur Versendung von Frachten, war Privaten untersagt, und solche mußten Privatgelegenheiten in Anspruch nehmen. Der ausschließende Vorbehalt des Transportes von Frachtstücken zu Gunsten der Postanstalt stammt aus einer weit späteren Zeit, nämlich seit Einführung der wochentlich abgehenden und ankommenden Postwagen.

Durch das Botenpatent vom 14. Dezember 1748 wurde eine eigene Postwagens-Anstalt errichtet. In diesem Patente wird den ausländischen Boten untersagt, mit kleinen Schachteln, Truhen und Packeten unter acht Pfund die Landesgränzen an jenen Orten zu betreten, wo Postwägen aufgerichtet waren. Hauptsächlich galt dieses Patent auch gegen die Briefschwärzung, weil mit den Packeten meist auch Briefe massenweise eingeschwärzt wurden.

Die Postwagen-Anstalt begann ihre Thätigkeit mit einer wochentlich einmaligen Fahrt von Wien bis Regensburg. 1750 coursirten bereits Diligencen zwischen Wien und Linz, Passau, Triest, Prag, Troppau und Breslau, bis 1783 erst wochentlich 6 von Wien aus, 1791; 16, 1820 im Ganzen 41 wochentliche und 7 vierzehntägige Postwägen.

Die damalige k. k. Cameral-Direction hatte für diese An-

Digitized by Google

stalt eine eigene Direction, unter dem Namen: k. k. Haupt-Postwagens-Direction errichtet, und sie im Jahre 1755 der damals entstandenen Hof-Commission unter dem Vorsitze des Fürsten von Paar untergeordnet. Seit der unter Kaiser Josef II. im Jahre 1783 erfolgten Auflösung der Hof-Post-Commission ist zwar der fürstlich Paarischen Familie, als Oberst-Reichs-Hof- und General-Erblanden-Postmeister, das Jus Praesent. et Domin. des Personals der beiden Postanstalten eigen geblieben, indessen die oberste Leitung des Ganzen ein Gegenstand der höchsten Finanzstelle geblieben ist.

Zur besseren Einrichtung des Postwesens wurde durch die a. h. Resolution vom 14. Jänner 1750 für die gesammten Erbländer ein General-Postdirectorium errichtet, zu dessen größerer Wirksamkeit der oberste Kanzler Graf Haugwitz an dessen Spitze trat.

Die Briefpost war getrennt von der Fahrpost, und blieb bis zum Jahre 1829 vereinigt, wo in Folge a. h. Entschließung vom 27. April 1829 die Vereinigung der für die Briefpost-Verwaltung bestandenen obersten Hofpostamts-Verwaltung mit der Direction der fahrenden Posten (Haupt-Postwagens-Direction) in Wien dann der Oberpost-Verwaltungen mit den Postwagens-Expeditionen in den Provinzen zu Stande kam, und die vereinigte Central-Postbehörde den Titel „oberste Hof-Postverwaltung," die Provinzial-Postbehörden jenen der „Oberpostverwaltungen" erhielten. Nach Auflösung dieser Behörden wurden Postdirectionen eingeführt, und dem Handelsministerium, dann nach Auflösung desselben dem Finanz- und nun wieder dem Handelsministerium untergeordnet.

Werfen wir noch einen Blick auf den Brieftax-Tarif.

Ueber die älteste Brieftaxe fehlt es an verläßlichen Daten; es scheint aber dabei der Willkür der Post-Beförderer ein weiter Spielraum gelassen gewesen zu sein, wie die folgende Stelle aus der Postordnung vom 16. April 1695 beweiset, womit den Post-Beförderern anbefohlen wird, „wegen des Brieffs-Porto niemanden über die von Alters gewesene, und bei den Obrist-Hoff-Post-Ambt gebräuchige Taxa zu beschweren, mit den Herrschaften, Klöstern und deren Beambten, oder sonst andern, so ihre Brieff, nicht Stuck- sondern Bestand Weiß, oder unterm Vorwand einiger Freiheit gegen Jährlicher Diskretion bezahlen, nach Proportion der Vielheit ihrer

Digitized by Google

auffgebend: und abnehmenden Briff leydentlich, jedoch ihnen selbst unschädlich, tractiren, und accordiren, damit dem Postwesen, und sonderlich ihren Successorn dißfals kein Praejudic zugezogen werden möge." Damals gehörten die Posteinkünfte nicht dem Staate.

Seit dem Ende des siebenzehnten Jahrhunderts bis jetzt sind nicht weniger als sechszehn verschiedene Briefstax-Ordnungen in Ausübung gewesen.

Ähnlich unserer jetzigen Taxe war die vor dem Jahre 1822, und zwar die obligate Halbfrankatur 6 Kreuzer für den einfachen Brief, welche zur Hälfte mit 3 kr. bei der Aufgabe, und mit 3 kr. bei der Abgabe zu entrichten war. Später 1750 folgte unter andern eine einstufige Taxe von 8 kr. für den einfachen Brief. Die höchste Taxe war 1806 mit 24 kr.

Aufgemuntert durch die englische Tarifreform, und die damit erzielten Resultate, wurde mit a. h. Entschließung die Taxe für den einfachen Brief vom 1. Jänner 1866 an, auf 5 Kreuzer österr. Whr. herabgesetzt. Obzwar Oesterreich im Vergleiche mit England einen derartig enormen Brief-Aufschwung nicht zu erwarten hat, und durch längere Zeit die größeren Einkünfte aus dem Postwesen verschmerzen muß, so wird doch diese Errungenschaft dieser billigste Brief-Tarif, seinem Zustandebringer Sr. Excellenz dem Herrn Bernhard Freiherrn von Wüllerstorf, k. k. Minister für Handel und Volkswirthschaft, ein bleibendes Denkmal in den Annalen der Postgeschichte einräumen.

Statistik. Oesterreich enthält auf 11.253 Q. M. eine Bevölkerung von 35.018,988 Seelen.

A. Zahl der Poststellen:

1.	Stabile Postämter (1.294 Posthaltereien)	1.258
2.	Fahrende Eisenbahn-Postämter	10
3.	Posterpeditionen	1.668
		2.936 (1854: 2.287).

Auf eine Quadratmeile kommen $0._{26}$ Postanstalten (1854: $0._{19}$).
Auf eine Postanstalt kommen $3._{8}$ Quadratmeilen (1854: $5._{36}$).
Auf eine Postanstalt kommen 11.586 Einwohner (1854: 16.138).

B. Zahl der im Postdienste beschäftigten Beamten und Diener:

Digitized by Google

1. Wirkliche Staats-Postbeamten und Diener:

	Directoren	Vice-Directoren	Secretäre	Concipisten	Cassa-Verwalter	Cassa-Controlore	Cassiere	Postamts-Verw.	Controlore	Officiale	Accessisten	Conducteure	Briefträger	Postamtsdiener	Zeitungs-Exped.
Oesterreich unter der Enns..	1	1	3	5	1	1	1	3	29	248	130	108	332	187	9
„ ob der Enns	1	.	1	3	.	.	.	1	3	13	11	10	9	17	.
Salzburg	.	.	.	.	.	.	.	1	1	12	6	12	8	13	.
Tirol	1	.	1	3	.	.	.	7	3	31	18	32	6	31	.
Steiermark	1	.	1	3	.	.	.	3	3	28	14	1	18	36	.
Kärnthen	.	.	.	.	.	.	.	2	.	9	5	13	4	10	.
Krain	.	.	.	.	.	.	.	1	1	11	7	11	8	9	.
Küstenland	1	.	2	3	.	.	.	2	5	33	15	3	22	26	.
Dalmatien	1	.	1	.	.	.	.	1	1	10	5	.	2	8	.
Böhmen	1	.	3	5	.	1	1	6	6	84	41	80	56	87	4
Mähren	1	.	1	3	.	.	.	2	3	26	15	14	19	26	.
Schlesien	.	.	.	.	.	.	.	1	.	5	4	3	3	4	.
Galizien mit Krakau	1	.	3	4	.	.	.	2	6	50	31	71	33	54	2
Bukovina	.	.	.	.	.	.	.	1	.	6	3	9	.	5	.
Lomb.-venet. Königreich	1	.	2	3	.	1	1	9	13	70	27	42	56	62	.
Pest-Ofener Verwaltungsbezirk	1	.	1	3	.	.	.	3	5	39	21	69	30	34	1
Preßburger „	1	.	1	2	.	.	.	1	2	14	7	.	12	12	.
Oedenburger „	1	.	1	2	.	.	.	2	1	9	4	5	.	11	.
Kaschauer „	1	.	1	2	.	.	.	1	1	7	5	13	4	6	.
Großwardeiner „	1	.	1	2	.	.	.	3	1	19	10	18	5	27	.
Woiwodina	1	.	1	3	.	.	.	2	3	16	9	21	6	21	.
Croatien und Slavonien ...	1	.	1	3	.	.	.	4	1	21	14	24	8	27	.
Siebenbürgen	1	.	1	3	.	.	.	3	2	18	12	30	4	18	.
	18	1	26	52	1	3	3	61	90	779	414	589	645	731	16

Summa .. { Beamten: 1448. Diener: 1981.

2. Privat-Postbeamten:

Postmeister (erblich oder mittelst Vertrag) ...	1230
Posterpedienten (mittelst Vertrag)	1511
Postadministratoren	128
Posterpeditoren	749
	3618

C. Zahl der im Postdienst verwendeten Wagen, Pferde und Postillone:

1. Wagen und Schlitten, ärarische	1.665
nicht ärarische ...	4.655
2. Pferde	11.510
3. Postillone	3.765

D. Zahl der im Posttransport durchlaufenen Meilen:

Auf: 1. Poststraßen	4,216.001
2. Eisenbahnen	1,149.645
3. Zur See	1,022.601

Jedes Pferd hatte im Durchschnitt 367 Meilen zu durchlaufen.

Digitized by Google

E. Uebersicht des Postverkehrs.

Briefpost-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe frankirte	unfrankirte	Rekommand. Briefe mit Waarenprb.	Kreuzband-Sendungen	Portofreie Briefe
73,805.446	11,839.620	8,114.314	891.488	6,036.277	24,832.119

125,519.264 Stücke (1853: 41,711.000 Stücke).

Von der gesammten Privat-Correspondenz entfallen auf den Kopf der Bevölkerung $2._8$ und von der portofreien $0._7$ Briefe.

Zeitungs-Verkehr.

Befördert wurden 38.156.306 Zeitungs-Exemplare.
Auf einen Kopf der Bevölkerung $1._{08}$ Exemplare.

Ordinäre Packete, Geld- und Werth-Sendungen.

Portopflichtige ord. Packete Stückzahl	Gew. Pfd.	Geld- und Werth-Sendungen Stückzahl	Gew. Pfd.	Werth fl.
1,920.945	7,650.708	11,934.741	11,230.414	1.373,262.020

portofreie ordinäre Packete Stückzahl	Gewicht	Geld- und Werth-Sendungen Stückzahl	Gewicht	Werth fl.
917.046	5,509.933	2,511.080	6,383.909	1.172,959.281

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen: $0._{05}$ Stück ordinäre Packete, im Gewichte von $0._2$ Pfund, $0._3$ Stück Geld- und Werth-Sendungen, im Gewichte von $0._3$ Pfund, und Werthe von $39._2$ fl.

Personen-Verkehr.

Befördert wurden 276.364 Personen, somit $^1/_{130\,tel}$ der gesammten Bevölkerung.

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahme-Sendungen St.	fl. Betrag	baare Einzahlungen St.	fl. Betrag
510.536	5,009.420	59.462	3,321.825

Eine Nachnahme-Sendung ergibt im Durchschnitt einen Werth von $9._8$ fl., eine baare Einzahlung $55._8$ fl.

Finanzielles Ergebniß.

Einnahme ..... 14,436.495 fl. ö. W. und vertheilt sich auf:

Oesterreich unter der Enns	3,192.650 fl.
„ ob der Enns	321.980 „
Salzburg	133.770 „
Tirol und Vorarlberg	524.070 „
Steiermark	489.330 „
Fürtrag	4,661.800 fl.

Digitized by Google

Uebertrag....	4,661.800	fl.
Kärnthen	171.285	„
Krain	134.050	„
Küstenland	711.900	„
Dalmatien	79.380	„
Böhmen	2,365.130	„
Mähren	754.755	„
Schlesien	179.470	„
Ost-Galizien	648.100	„
West-Galizien und Krakau	329.750	„
Bucovina	106.200	„
Lomb.-Venet. Königreich	860.320	„
Ungarn	2,180.385	„
Woiwodina	464.700	„
Croatien und Slavonien	368.550	„
Siebenbürgen	420.720	„
	14,436.495	fl.

Speciell vertheilt sich die Einnahme auf folgende Posten:

Briefporto	7,344.000	fl.
Hereinreste aus den Abrechnungen mit dem Auslande	33.500	„
Fahrpost-Portogebühren	4,749.000	„
Fahrpost-Passagiersgebühren	1,100.800	„
Eisenbahn-Passagiergebühren	2.000	„
Porto von Civilbehörden	80.000	„
Zeitungsgelder	686.200	„
Fach- und Bestellungsgebühren	175.750	„
Staffetten-Gebühren	24.640	„
Aequivalente und Pauschalien	320	„
Strafgelder	14.910	„
Mieth- und Pachtzinse für Realitäten und Gerechtsame	6.280	„
Kaufschillinge für Frachten	650	„
„ „ Requisiten	18.995	„
Mängels- und andere Ersätze	187.560	„
Interessen von Activ-Capitalien	4.355	„
Verschiedene Einnahmen	7.535	„
	14,436.495	fl.

Ausgaben.....9,992.460 fl. und zwar:

Besoldungen und Bestallungen	2,008.887	fl.
Quartiergelder	130.421	„
Personalzulagen	34.290	„
Porto-Antheile	159.250	„
Substitutions-Gebühren	7.720	„
Fürtrag....	2,340.568	fl.

Digitized by Google

Uebertrag....	2,340.568 fl.
Alimentations-Gebühren	3.230 „
Adjuten	10.600 „
Diurnen	39.115 „
Löhnungen	339.670 „
Emolumente und Livréegelder der Diener	96.505 „
Boten-Gebühren	109.450 „
Miethzinse	117.595 „
Belohnungen	28.660 „
Aushilfen und Unterstützungen	64.350 „
Reise-Zehrungs- und Uebersiedlungskosten	44.620 „
Erhaltung der Aerar-Gebäude	27.395 „
Amtserfordernisse	541.645 „
Mängels-Vergütungen	17.170 „
Gefälls-Rückgaben, Nachsichten, Retour-Porto	66.600 „
Aequivalente	49.037 „
Rittgelder	3,725.020 „
Eisenbahn- und Dampfschiff-Beförderungskosten	92.600 „
Vorspann	227.985 „
Schmiergelder	10.150 „
Postillons-Trinkgelder	47.230 „
Konducteurs-Reise-Auslagen	627.700 „
Unterwegs-Auslagen	29.180 „
Bedeckungs- und Sicherheits-Auslagen	50.430 „
Packgelder	20.075 „
Pack-Requisiten	4.980 „
Hinausreste aus den Abrechnungen mit dem Auslande	344.000 „
Zeitungs-Auslagen	290.380 „
Für gepachtete Postställe	76.090 „
Anschaffung neuer Requisiten	243.840 „
Wagen-Reparaturen	254.740 „
Schaden-Vergütungen	26.850 „
Neubauten	25.000 „
	9,992.460 fl.

Einnahme	14,436.495	fl.
Ausgabe	9,992.460	„
Ueberschuß	4,444.035	fl.

Kopfantheil von der Rein-Einnahme $0._{13}$ fl.

Briefmarken. In Oesterreich erblickten 1850 die Briefmarken das Licht der Welt. Die zuerst ausgegebene Marke (Abb. 39) war geschmückt mit dem österreichischen Wappen. Zu beiden Seiten der Krone las man die Worte: k. k. Poststempel, und an der untern Querseite der Marke die Angabe des Werthes nach Kreuzern. Die Marken waren: 1 Kr. gelb, 2 Kr. schwarz, 3 Kr. roth, 6 Kr. braun, 9 Kr. blau.

Digitized by Google

Außer dieser Briefmarke erschien eine Zeitungsmarke (Abb. 40), geschmückt mit einem Merkurkopf, nebst Umschrift: k. k. Zeitungs-Post-Stempel, und war blau, gelb und rosa auf weißem Papier gedruckt.

Im Jahre 1858 wurden die zuerst in Umlauf gesetzten Marken abgeschafft. An ihre Stelle traten andere, welche zwar sämmtlich darin

Nr. 39.

Nr. 40.

Nr. 41.

Nr. 42.

Nr. 43.

Nr. 44.

Nr. 45.

Nr. 46.

Nr. 47.

Nr. 48.

Nr. 49.

Nr. 50.

Nr. 51.

übereinstimmten, daß von ihnen das Bildniß Sr. Majestät des Kaisers Franz Josef herniederblickte, welche aber nicht nur durch die Farbe, sondern auch durch die sonstige Ausschmückung je nach ihrem Werthe verschieden waren. Die 2 Kr. Marke (Abb. 41) war weiß auf gelb, die 3 Kr. M. (Abb. 42) weiß auf schwarz, später auf grün, die 5 Kr. M.

Digitized by Google

(Abb. 43) weiß auf chamois, die 10 Kr. M. (Abb. 44) weiß auf braun, die 15 Kr. M. (Abb. 45) weiß auf blau gedruckt. Ebenfalls weiß auf blau war die Zeitungsstempel-Marke (Abb. 46), welche Farbe aber später in lila umgeändert wurde.

Die im Jahre 1861 erschienenen Briefmarken, durch welche die früher beschriebenen verdrängt wurden, bieten hinsichtlich ihrer Ausstattung keine große Mannigfaltigkeit dar. Sie sind sämmtlich rund, (Abb. 47), geschmückt mit dem Bildniß des Kaisers, tragen alle die Umschrift „Kreuzer," und unterscheiden sich nur durch ihre Farbe, und die den Werth bezeichnende Zahl. Die Farben sind sämmtlich so, wie die vorhergehenden.

Mit dieser Emission von Briefmarken erschien zu gleicher Zeit eine neue und ebenfalls das Bildniß des Kaisers tragende Zeitungsmarke (Abb. 48); neben derselben existirt eine andere Zeitungsmarke (Abb. 49) mit dem österreichischen Doppeladler, der Inschrift „Kais. Königl. Zeitungsstempel, und der Angabe des Werthes nach Kreuzern. Benützt wird sie zur Abstempelung der einlaufenden, fremden politischen Zeitungen. Doch auch diese Marken mußten 1862 anderen Platz machen. Diese Marken (Abb. 50) tragen in der Mitte den österr. Doppeladler und in der Umschrift das Wort Kreuzer nebst der den Werth bezeichnenden Zahl. Die Zeichnung sämmtlicher Marken hebt sich weiß von farbigem Grunde ab, und zwar ist die 2 Kr. M. gelb, die 3 Kr. M. grün, die 5 Kr. M. rosa, die 10 Kr. M. blau und die 15 Kr. M. chamois.

Die neueste Zeitungsstempelmarke (Abb. 51) ist ebenfalls mit einem Doppeladler geschmückt, und enthält die Worte „k. k. Zeitungs-Post-Stempel," ist achteckig und weiß auf lila ausgeführt.

Ganz gleich den Briefmarken waren und sind die Freicouverts. Während indeß Briefmarken nur bis fünfzehn Kreuzer kursiren, giebt es Couverts auch im Werthe von 20, 25, 30 und 35 Kreuzer u. z. orange, dunkelbraun, violett und hellbraun. Mit der Einführung der neuesten Marken, wurden aber die höheren Beträge der Couverts ganz aufgelassen. — Die im österreichischen Italien, dann bei österreichischen Postämtern in den Donaufürstenthümern und in der Türkei gebräuchlichen Briefmarken sind in Zeichnung und Farbe ganz übereinstimmend mit den in den österr. Ländern coursirenden; nur ist ihr Werth nicht nach Kreuzern, sondern nach Centesimi und Soldi berechnet.

Großherzogthum Oldenburg.

Geschichte. In dem Oldenburgischen Fürstenthume Birkenfeld war durch Vertrag vom 4. August 1817, zwischen der großherzoglich Oldenburgischen Regierung und dem Fürsten von Thurn und Taxis, dem Letzteren das Postwesen übertragen worden. Dieser Vertrag währte bis 1832 und wurde auf 5 Jahre verlängert.

Digitized by Google

Durch die Abtretung des Fürstenthums Lichtenberg an Preußen, und die Aufhebung der Taxis'schen Postanstalt in St. Wendel befand sich das Fürstenthum Birkenfeld ganz von preußischem Gebiete umgeben. Es war demnach ganz von Vortheil, daß nach Ablauf des Vertrages mit Taxis, die oldenburgische Regierung mit Preußen einen Vertrag abschloß, durch welchen die Ausübung des Post-Regals in dem Fürstenthume Birkenfeld zunächst für die Dauer von 10 Jahren, auf Preußen überging. Bei der Erneuerung des Vertrages (1847) wurde die den Oldenburgischen Staatsbehörden zugestandene Portofreiheit erweitert, und für die mit großen Kosten von Oldenburg im Fürstenthume gebauten Straßen, ein jährliches Chausseegeld-Aversum aus der preußischen Postcassa bewilligt.

1857 wurde dieser Vertrag auf 20 Jahre erneuert, und jenes Aversum erhöht.

Dem deutsch-österreichischen Postvereine hat sich die Oldenburgische Postverwaltung seit dem 1. Januar 1852 angeschlossen.

Mit dem 1. Januar 1855 wurde bei den Postanstalten ein neues Expeditions- und Berechnungs-Verfahren eingeführt, welches die Trennung der Briefpostgegenstände von den Fahrpostgegenständen bei der Cartirung und die Berechnung alles Portos und Frankos, zur Grundlage hat.

Eine wesentliche Aenderung in Betreff der Stellung der Postverwaltung ist dadurch eingetreten, daß dieselbe in Veranlassung der staatsgrundgesetzlichen Bestimmung, wornach die Post nicht eine Quelle von Staats-Einkünften sein soll, als eine selbstständige, von der Landescassa getrennte Anstalt hingestellt wurde. Das Post- und Telegraphenwesen wurde der Postdirection als einer unmittelbar unter dem Staatsministerium stehenden Behörde überwiesen.

Statistik. Das Großherzogthum Oldenburg enthält auf 114 Q. M 295.242 Einwohner.

A. Zahl der Poststellen.
Stabile Postämter 49 (mit 21 Posthaltereien).
Auf 1 Postanstalt kommen 2.$_3$ Q. M. und 6.026 Einwohner.

B. Zahl der im Postdienste beschäftigten Beamten, Unterbeamten, Wagen, Pferde und Postillons:

1. Beamte	93
2. Unterbeamte	140
3. Wagen ärarische	40
nicht „	112

Digitized by Google

4. Pferde..... 312
5. Postillons 96
6. Conducteure 3

C. Zahl der Meilen, welche die Posttransporte durchliefen:

Auf Poststraßen..... 85.160 Meilen.
Es kommen auf 1 Pferd 273 Meilen.

D. Uebersicht des Postverkehrs.

Briefpost-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe. frankirte	unfrankirte	Rekommand. Briefe	Briefe mit Waarenpr.	Kreuzband-Sendungen	Portofreie Briefe
768.626	529.789	10.439	3.796	209.365	214.318

1,736.333 Stücke.

Es entfällt somit auf den Kopfantheil von der Privat-Correspondenz $5._1$ und von der Portofreien $0._7$, also $= 5._8$ Briefe.

Zeitungs-Verkehr.

Befördert wurden 2,099,673 Stücke;
Auf den Kopf der Bevölkerung: $7._1$ Exemplare.

Ordinäre Packete, Geld- und Werth-Sendungen.

Portopflichtige ord. Packete Stückzahl	Gew. Pfd.	Geld- und Werth-Sendungen Stückzahl	Gew. Pfd.	Werth Thlr.
234.377	1,532.466	115.115	186.212	17,009.876

portofreie ordinäre Packete St.	Pfd.	Geld- und Werth-Sendungen St.	Pfd.	Werth Thlr.
6.110	29.588	4.901	21.788	1,011.231

transitirende ordin. Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
702 Stück	3.770 Pfd.	78 St.	468 Pfd.	36.647 Thlr. Werth.

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen: $0._{79}$ Stück ordinäre Packete im Gewichte von $5._2$ Pfd., und $0._4$ Stück Geld- und Werth-Sendungen im Gewichte von $0._6$ Pfd. und Werthe von $57._6$ Thlr.

Personen-Verkehr.

Befördert wurden 64.326 Reisende, $^1/_4$ der Bevölkerung.

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahme-Sendungen		Baare Einzahlungen	
19.773 St.	64.662 Thlr. Betrag	4.186 St.	27.274 Thlr. Betrag.

Eine Nachnahme-Sendung ergibt einen Werth von $3._2$ Thlr. und eine baare Einzahlung $6._5$ Thlr.

Digitized by Google

Briefmarken. Die zuerst 1852 von der oldenburgischen Regierung ausgegebenen Marken (Abb. 52) sind schwarz auf farbigem Grunde ausgeführt. Auf einem Schilde, über welchem das Oldenburger Wappen ist, liest man den Werth der Marke nach Thalern, auf beiden Seiten nach Silbergroschen und Groten berechnet, darunter befindet sich das Wort „Oldenburg." Die Marken waren $^1/_3$ Silbergroschen grün, $^1/_{30}$ Rthler. blau, $^1/_{15}$ Rth. rosa und $^1/_{10}$ Rth. gelb.

Die im Jahre 1860 in Umlauf gesetzten Freimarken (Abb. 53) sind größer als die vorigen, und in der Mitte geschmückt mit dem

Nr. 52.

Nr. 53.

Nr. 54.

großherzoglichen Wappen, darüber die Worte „Oldenburg," unten und von beiden Seiten die Angabe des Werthes in Buchstaben und Zahlen. Die Marken sind $^1/_4$ Groschen orange, $^1/_3$ Gr. grün, $^1/_2$ Gr. rothbraun, 1 Gr. blau, 2 Gr. roth, 3 Gr. gelb. 1862 wurden die Marken blos in der Farbe geändert: $^1/_3$ Gr. grün, $^1/_2$ Gr. orange, 1 Gr. rosa, 2 Gr. blau, 3 Gr. hellbraun. Die das Freicouvert schmückende Marke (Abb. 54) trägt in einem ovalen Medaillon das Wappen des Großherzogthums nebst der Umschrift: Oldenburg, und der Angabe des Werthes in Zahlen und Buchstaben. Die Farbe ist gleich den Briefmarken.

Königreich Preußen.

Geschichte. Die preußische Postgeschichte hat in dem Postrathe Stephan den geeignetsten Bearbeiter gefunden. Einen Auszug aus diesem umfangreichen Werke zu geben, würde hier selbst auch zu weit führen, Verfasser muß sich lediglich darauf beschränken, einen bloßen Ueberblick, wie Hüttner in seinem „Postwesen unserer Zeit" wiederzugeben.

Schon im Jahre 1276 wurden von den Marianer- oder deutschen Ordens-Rittern zu Marienburg (in der jetzigen Provinz Preußen) Anstalten zur fortlaufenden Beförderung von Briefen eingeführt, welche jedoch nur von den Ordens-Rittern zu benutzen waren. Dieser Orden wurde von Sigismund, König von Polen,

Digitized by Google

im Jahre 1525 aufgehoben, ganz Ostpreußen für ein Erb-Herzogthum erklärt, und dem letzten Heermeister, Markgrafen Albrecht von Brandenburg, als ein polnisches Lehen übertragen. — In Ostpreußen und preußisch Litthauen hatten späterhin die Beförderung der Briefe und Verfügungen der Obrigkeiten von Amt zu Amt die Dorfschulzen besorgen zu lassen, woraus die Benennung: Aemter-Posten in jenen Provinzen entstand. In den kurbrandenburgischen Ländern hat schon vor 1550 eine landesherrliche Botenordnung bestanden, und Johann Georg errichtete gemeinschaftlich mit dem Kurfürsten August von Sachsen ein erneuertes und verbessertes Boten-Reglement. — Diese Briefsendungs-Anstalten dienten aber nur zur Beförderung der Regierungs-Correspondenz, wobei eine regelmäßige Absendung der Boten an bestimmten Tagen und Stunden nicht stattfand. — Wenngleich nun späterhin die Brief-Beförderung durch reitende Boten erfolgte, so konnte der Privatmann doch nur ausnahmsweise davon Gebrauch machen. Im Jahre 1646 erfolgte die Errichtung einer regelmäßigen Reitpost zu einer Verbindung zwischen Riga, Königsberg, Danzig und Hamburg und 1648 waren auch Reitpost-Course von Berlin nach Cleve im Gange. — Die Verbesserung und Erweiterung der Posteinrichtungen in den kurbrandenburgischen Staaten wurde mit vieler Umsicht und großem Eifer betrieben, und im Jahre 1654 wurde die kurbrandenburgische Postverwaltung ein abgesondertes Departement in der Staatsverwaltung, damals Postkammer genannt. Die kurbrandenburgischen Posten beschränkten sich nicht allein auf den Brieftransport, sondern es wurden in Postkaleschen nächst den Brief-Felleisen auch kleine Packereien, Geldsendungen und Personen befördert. Zu letzteren war jedoch nur ein Raum für zwei Mitreisende vorhanden.

Im Jahre 1700 wurde von dem Kurfürsten Friedrich III. ein Erb-General-Postmeister-Amt errichtet, und 1712 erschien eine Post-Ordnung, ein den damaligen Umständen angemessenes Post-Gesetzbuch. — In diesem Jahre wurde auch festgestellt, daß das Fahren mit Postpferden — nicht auf der ordinären Post — unter dem Namen: Extrapost, fortan eine landesherrliche Anstalt und ein Zubehör des Postwesens sei. Nachdem im Jahre 1766 das preußische Postwesen eine Umformung erhalten, und die in der Post-Ordnung von 1712 enthaltenen Vorschriften nicht mehr paßten,

Digitized by Google

entstand eine am 26. November 1782 durch die Unterschrift des Königs bestätigte und als Gesetz bekannt gemachte Post-Ordnung.

Mit dem Anfange des jetzigen Jahrhunderts trat wieder eine Umformung des preußischen Postwesens ein, wodurch namentlich eine Verbesserung des Postfuhrwesens und der Postwagen, eine Regulirung der Portosätze, eine besondere Extrapost-Verordnung, in welcher die Befugnisse und Obliegenheiten der Posthalter und die Pflichten der mit Extrapost Reisenden festgestellt sind, und eine Vermessung der Haupt-Poststraßen erfolgte.

Im Jahre 1821 erhielt das preußische Postwesen durch den General-Postmeister von Nagler eine neue Verfassung, und so wesentliche Verbesserungen und Einrichtungen, welche in ganz Deutschland anerkannt wurden, und den Ruhm des preußischen Postwesens begründeten.

Der Kurfürst Friedrich Wilhelm der Große, von dem allgemeinen Nutzen und dem hohen Werthe der Postanstalten überzeugt fand es dem Zwecke angemessen und nothwendig, dieser wichtigen Einrichtung auch dadurch Gewicht und Ansehen zu geben, daß er an deren Spitze einen Staats-Minister stellte. Nur ein solcher konnte, vermöge seines Wirkungskreises, seiner Macht und Unabhängigkeit von andern Departements, den Verordnungen Nachdruck verschaffen und Befolgung erzwingen, ohne sich den Rückfragen anderer Behörden, ohne Verantwortungen aussetzen zu dürfen. Eben dieses hohen Ranges wegen, den der jedesmalige Chef des Postwesens bekleidete, blieb er auch nur von den unmittelbaren Bestimmungen des Monarchen, als einziges Oberhaupt, abhängig, und seine Verwaltung unbeschränkt.

Vor 1711 wurden sämmtliche Postangelegenheiten in einem besondern Zimmer auf dem königlichen Schlosse in Berlin verhandelt; der Versammlungsort des Collegiums — der Chef und Rath — wurde: Postkammer, der General-Postmeister, bis zur Ernennung des Grafen von Wartenberg: Ober-Post-Director, der jedesmalige Rath: Postdirector, die Unterbeamten: die Hof-Postkammer und Hof-Post-Secretärs genannt.

Zwei Jahre nachher (1713) wurde das General-Postamt mit dem damals errichteten General-Ober-Finanz-Kriegs- und Domänen-Directorium, gewissermaßen vereiniget, indessen aber durch ein neues Reglement vom 21. Februar 1719 wieder davon ge-

Digitized by Google

trennt, und als ein selbstständiges Collegium eingesetzt. Zwar sind in der Folge noch verschiedene wichtige Postangelegenheiten, mit dem General-Directorium, gemeinschaftlich verhandelt worden, seit dem Jahre 1745 aber steht das Postwesen in sämmtlichen Provinzen unter der unbeschränkten Leitung und Aufsicht des General-Postmeisters als Chef.

Nebstbei versieht Preußen die Posten in den Herzogthümern Anhalt-Bernburg, Cöthen und Dessau, in der Unter-Herrschaft der Fürstenthümer Schwarzburg-Sondershausen und Rudolstadt, in dem oldenburgischen Fürstenthume Birkenfeld, in dem Fürstenthume Waldeck, in der großherzoglich Sachsen-Weimar-Eisenach'schen Enclave Altstädt, ferner besitzt es ein Ober-Postamt in Hamburg, und ein Postamt in Bremen.

Untergeordnet ist das General-Post-Amt dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Statistik. Das Königreich Preußen umfaßt 5.094.$_{92}$ Q. M. und eine Einwohnerzahl von 18,491.220.

A. Zahl der Poststellen:

1. Stabile Postämter und Postexpeditionen..	2.508
2. Fahrende Eisenbahn-Postämter	15
	2.523
Posthaltereien	1.156

Auf eine Quadratmeile kommen 0.$_{5}$ Postanstalten (1854: 0.$_{35}$).
Auf eine Postanstalt kommen 1.$_{4}$ Quadratmeilen (1854: 2.$_{88}$).
Auf eine Postanstalt kommen 5.026 Einwohner (1854: 9.237).

B. Zahl der im Postdienst beschäftigten Beamten und Unterbeamten:

1. Wirkliche Beamten.....	7.323
2. Unterbeamten	10.590

C. Zahl der im Postdienste verwendeten Wagen, Pferde, Postillone und Conducteure:

1. Wagen und Schlitten ärarische.... ...	4.044
nicht „	6.283
2. Pferde.....	12.818
3. Postillone	4.580
4. Conducteure.....	722

D. Zahl der im Posttransporte durchlaufenen Meilen:

1. Auf Poststraßen	5,683.074
2. „ Eisenbahnen	2,620.827

hievon legten die Eisenbahn-Post-Bureaus 1,992.918 Meil. zurück.
Die Durchschnittszahl ergibt für jedes Pferd: 443 Meilen.

Digitized by Google

E. Uebersicht des Postverkehrs.

Briefpost-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe frankirt	unfrankirt	Rekommand. Briefe mit Briefe	Waarenprb.	Kreuzband-Sendungen	Portofreie Briefe
54,355.327	43,345.718	2,720.289	367.510	11,736.959	35,027.772

147,553.575 Stücke (1854: 70,487.868).

Es entfällt somit von der Privat-Correspondenz auf den Kopf: $6._{99}$, und von der Portofreien $1._{9}$, im Ganzen $7._{99}$ (1854: $3._{71}$).

Ueberdies transitirten durch Preußen: 789.074 frankirte, 950.503 unfrankirte Briefe, 25.985 rekommd. Briefe, 3.224 Waarenproben, 179.205 Kreuzband-Sendungen und 1.768 portofreie Briefe, in Summe 1,949.759 Stück.

Zeitungs-Verkehr.

Befördert wurden 79,527.678 Stücke Zeitungs-Exemplare.
Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen: $4._{3}$ Exemplare.

Ordinäre Packete, Geld- und Werth-Sendungen.

Portopflichtige ordin. Packete Stückzahl	Gew. Pf.	Geld- und Werth-Sendungen Stückzahl	Gew. Pf.	Werth Thlr.
15,343.198	128,899.615	8,985.665	4,880.577	1.111,833.489

Portofreie ordin. Packete Stück	Pfund	Geld- und Werth-Sendungen Stück	Pfund	Thlr. Werth
1,650.480	9,046.232	859.560	2,020.538	283,913.367

transitirende ord. Packete Stück	Pfund	Geld- und Werth-Sendungen Stück	Pfund	Werth Thlr.
427.531	2,655.445	347.867	477.321	48,582.391

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen $0._{8}$ Stück ordinäre Packete, im Gewichte von $6._{9}$ Pfund und $0._{5}$ Stück Geld- und Werth-Sendungen im Gewichte von $0._{2}$ Pfund und Werthe von $60._{1}$ Thlr.

Personen-Verkehr.

1864 ..... 3,592.996 Personen ($^1/_5$ der Bevölkerung).
1854 ..... 2,174.781 „

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahme-Sendungen Stück	Thlr. Betrag	baare Einzahlungen Stück	Thlr. Betrag
1,567.566	4,039.282	2,191.569	12,534.248

Eine Nachnahme-Sendung ergibt einen Werth von $2._{6}$ Thlrn., und eine baare Einzahlung $5._{7}$ Thlr.

Ueberdies transitirten Nachnahme-Sendungen: 52.143 Stück im Betrage von 190.450 Thlr., und baare Einzahlungen: 14.274 Stück im Betrage von 79.768 Thlr.

Digitized by Google

Finanzielles Ergebniß.

Die Brutto-Einnahme betrug 1864:	13,321.714	Thlr.
Die Brutto-Ausgabe	11,461.591	„
Somit ein Ueberschuß von	1,860.123	Thlr.

Kopfantheil von der Rein-Einnahme 0.$_1$ Thlr.

Briefmarken. Die im November 1850 zuerst ausgegebenen preußischen Briefmarken (Abb. 55) waren viereckig, geschmückt mit dem Bilde des Königs Friedrich Wilhelm IV. und umgeben mit einem schmalen Blätterrande. Oben las man das Wort „Freimarke" und unten die Angabe des Werthes in Buchstaben. Die Marken waren 5 Pfennige grün 6 Pf. ziegelroth, 1 Sgr. rosa, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. gelb. Die in den Jahren 1857 und 1858 ausgegebenen Marken hatten ganz die-

Nr. 55.

Nr. 56.

Nr. 57.

Nr. 58.

Nr. 59.

Nr. 60.

selbe Zeichnung, nur war dieselbe sorgfältiger weiß auf farbigem Grunde ausgeführt. Nach dem Tode des Königs Friedrich Wilhelm IV. im Jahre 1861 wurde eine Briefmarke ausgegeben, welche den preußischen Adler nebst der Angabe des Werthes in Buchstaben und Zahlen trägt. Die vier- und sechspfennig Marke (Abb. 56) ist achteckig, die einen und mehr Groschen geltende Marke (Abb. 57) oval, und sind 4 Pf. grün, 6 Pf. roth, 1 Sgr. rosa, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. hellbraun. Im Jahre 1865 schuf Preußen die billigste Marke in Deutschland, nämlich eine 3 Pfennig Marke, ähnlich den vorhergehenden in Lilafarbe (Abb. 58).

Auch die im Jahre 1851 in Preußen ausgegebenen Freicouverts waren versehen mit einer Marke, der weiß auf farbigem Grunde das Bildniß des Königs Friedrich Wilhelm IV. in einem Medaillon aufgedruckt war, und deren Umschrift eine Angabe ihres Werthes in Buchstaben

Digitized by Google

und Zahlen enthielt. Die Marken (Abb. 59) waren rund, u. z. 1 Sgr. rosa, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. gelb; die zu einem höheren Preise (Abb. 60) achteckig, und zwar: 4 Sg. braun, 5 Sgr. lila, 6 Sgr. grün, 7 Sgr. roth. Alle diese Couverte enthielten einen Seidenfaden, während 1857 dieselben ohne Seidenfaden ausgegeben wurden. Seit 1861 tragen die Freicouverts eine den einfachen, unter Abbildung Nr. 57 dargestellten Briefmarken, in Farbe und Zeichnung vollkommen gleiche Marke.

Königreich Sachsen.

Geschichte. Die ersten Spuren von einem Postwesen in Sachsen finden wir gegen das Ende des fünfzehnten Jahrhunderts, in dem damals sich ausbildenden Botenwesen. Von dieser Einrichtung konnte jedoch das Publikum keinen Gebrauch machen, dasselbe mußte zur Verschickung von Briefen und Sachen eigene Boten miethen oder andere zufällige Gelegenheiten benützen. Etwas später, in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts bildete sich das Institut der Lehnklepper und des Dienstgeschirres aus. Unter jenem sind Reitpferde zu verstehen, welche zum Gebrauche für Hofdener, die im Dienste der Landesherrschaft reisten, von den Obrigkeiten gestellt werden mußten; unter letzteren bespannte Wägen zu gleichem Zwecke.

Dieses Institut wurde 1591 wieder aufgehoben, weil bittere Klagen über das Halten der Pferde und Wagen Seitens der Bevölkerung einliefen.

Obwohl die Benennung Post schon früher vorkam, so wurde das Wort doch erst 1574 benützt, indem ein gewisser Salomon Felgenhauer, vom Kurfürsten August zum Postmeister in Leipzig ernannt wurde, freilich nicht nach heutigen Begriffen, denn er hatte außer der Abfertigung der Boten, nur die Besorgung der für den Hof nöthigen Pferde und Wagen über sich.

Nach August's Tode gerieth das Postbotenwesen in Verfall. Der Stadtrath von Leipzig nahm sich jedoch der Sache an, und bestellte eigene Boten. Diese Botenposten dehnten sich bald bis Franken und Schwaben aus. Vorzüglich sorgte der Leipziger Magistrat für das Botenwesen, indem er den Boten eine eigene Briefstube anwies, und einen Botenmeister zum Abfertigen der Boten und Brief-Absender und Abholenden einsetzte. Es war somit eine

Digitized by Google

förmliche Postverwaltung, gegründet durch die Hebung des Handels in Leipzig, hauptsächlich aber seiner sehr besuchten Messen wegen.

So blieben die Verbesserungen der Postanstalten im raschen Fortgange, welchen besonders Kurfürst Johann Georg I. gleich nach seinem Regierungsantritte (1611) eifrig förderte, die unzureichend gewordenen Posten vermehren und in Leipzig statt des Botenamtes ein Postamt errichten ließ. Erster kurfürstlicher Postmeister in Leipzig war Johann Sieber. Er machte sich besonders verdient durch die Einrichtung von Fußposten, und zwar hauptsächlich zwischen Leipzig und Prag über Dresden.

Taxis führte seine Posten auch nach Sachsen, doch auch die Schweden errichteten im dreißigjährigen Kriege in Leipzig ein Postamt, und blieben in dessen Besitze bis 1637. Nach dem Abzuge der Schweden wollte Taxis neuerdings seine Posten wieder einführen, doch Johann Georg versagte die Wieder-Aufnahme.

Erst 1633 erkannte man durch die Bereicherung des Postmeisters Sieber in Leipzig, den finanziellen Vortheil des Postwesens, so daß Sieber die Post in Pacht gegeben wurde, wofür er zuletzt 1500 Gulden an die Rentkammer abführen mußte.

Nach dem Abgange Sieber's ernannte der Kurfürst drei Post verwalter, den Christof Mühlbach, Burchhard Koch, und Gabriel Güttner. Ersterer war als Nachfolger Sieber's bestimmt, mit einer Pachtsumme von 500 Thalern, die letzteren aber waren zur Leitung der Postgeschäfte. Später wurde der Pachtzins auf 800 und 1000 Thaler erhöht. Mühlbach errichtete 1652 reitende Posten von Leipzig nach Dresden.

An seine Stelle kam nach seinem Tode 1681 Gottfried Egger. Dieser erwirkte ein Edict, welches das Postwesen als Oberhoheitsrecht und als ein Landesregale erklärte.

Seit Anfang des siebenzehnten Jahrunderts unterhielt Kurbrandenburg eine eigene Kanzlei-Botenpost von Berlin über Prag, Eger und Nürnberg nach Regensburg. Statt derselben übernahm am 30. Jänner 1653 der kursächsische Postmeister Christof Mühlbach, einen eigenen Boten von Eger nach Regensburg und zurück, zuerst wöchentlich einmal, 1660 aber zweimal.

1693 trug der Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg auf eine Universal-Vereinigung der Posten beider Kurstaaten an, hob

Digitized by Google

die fahrende Post von Berlin nach Wittenberg auf, und verlegte diesen Cours über Zerbst nach Halle.

1699 kam endlich ein Vertrag zu Stande: Vereinigung der beiderseitigen Posten auf den bestimmten Grenzstationen in Cöthen, Großkugel, Wittenberg und Zerbst, Fortdauer der Brandenburgischen fahrenden Post von Halle nach Jena. Sachsen übernahm das Weiterbefördern der Gesandtschafts-Post zwischen Berlin und Regensburg.

Die vielen und bedeutenden Postanstalten des Inlandes, noch mehr die höchst wichtig gewordenen Verhältnisse mit den Nachbar-Poststaaten forderten dringend das Errichten einer für sich handelnden Ober-Postbehörde. Kurfürst Johann Georg IV. genehmigte in dem Edicte vom 24. Februar und der Tax- und Postordnung vom 13. und 19. Mai 1693 §. 2 die Bestimmung des Oberpostamtes in Leipzig zur Ober-Postbehörde des Kurstaates, welcher alle Landes-Postanstalten und Postbeamten untergeordnet sein sollten, und welche das gesammte Haupt-Postkassen- und Rechnungswesen zu besorgen habe. Friedrich August ernannte den General-Major Jakob Heinrich Grafen von Flemming zum Erb-General-Postmeister. Ihm folgte sein Bruder Joachim Friedrich von Flemming in der Würde eines Erb-General-Postmeisters während Ersterer das Postwesen für 160.000 Thaler an den Kurfürsten verkaufte. Das Kammer-Kollegium übertrug dem Ober-Postmeister Jakob Kees das gesammte Postwesen auf 6 Jahre, wofür derselbe 12,000 Thaler Pachtzins entrichtete.

Der Diensteifer und die Bemühungen des Ober-Postmeisters Kees in den so vortheilhaften Postanlagen wurden durch die Bestellung seines Sohnes zum Nachfolger belohnt. Letzterer, der Rathsherr und Hofrath Johann Jakob Kees übernahm die Verwaltung des Ober-Postamtes und die Leitung des gesammten Postwesens mit der Benennung: Kurfürstlicher Commerzien-Rath, und gegen Entrichtung eines Pachtzinses von 12,000 Thalern.

Sein erstes Geschäft war die Einführung der Postkutschen und zwar zuerst von Leipzig nach Dresden. Manche Widerwärtigkeiten bewogen diesen Postchef, seinem Landesherrn das gepachtete Postwesen am 1. Juli 1712 zurückzugeben, und die Verwaltung des Oberpostamtes niederzulegen. Er erhielt eine Abfertigung von 150,000 Thalern und den Titel: Hof- und Justizrath. Das ganze

Digitized by Google

Landes-Postwesen wurde wieder der Kammer zur Ober-Aufsicht übertragen, welche dem Ober-Post-Commissär Christian Leonhardi die Beaufsichtigung und Leitung übertrug.

Leonhardi arbeitete eine Post-Ordnung aus, die am 27. Juli 1713 erschien. Dieses Post-Gesetzbuch umfaßt in Kürze die Bestimmungen der Gerichtsbarkeit, der Befugnisse und Dienstpflichten der Postbeamten, das Befahren der Wege, das Ausweichen der Privat-Fuhrwerke, das schleunige Oeffnen der Thore und Schlagbäume beim Ankommen der Posten, die Beqränzung des Gewerbes der Boten und Lohnfuhrleute und die Obliegenheit beider gegen das Postwesen, die Pflichten der Reisenden, die Bestrafung der Unterschleife, die Bedingungen der Gewährleistung und des Ersatzes, die Vorschriften wegen der Courier- und Staffettensendungen, Extrapostfahrten, und über die Pflicht des Hilfeleistens aller Orts-Obrigkeiten und eines jeden Unterthanen bei einem den Posten zustoßenden Unfall. —

Leonhardi führte mehrere neue Course ein, hauptsächlich den Cours von Leipzig über Kassel und Münster nach Holland. Er starb 1715, und das Postwesen übernahm der Hofrath Paul Vermehren. Dieser bewirkte im Jahre 1721 das geometrische Vermessen sämmtlicher Poststraßen, und vereitelte mit unwiderlegbaren Gründen die Verlegung des Ober-Postamtes von Leipzig nach Dresden.

In seinem Sterbejahre 1731 erhielt die Ober-Postbehörde in Leipzig eine neue Verfassung, nach welcher der Ober-Postamts-Director mit den zugeordneten Räthen, ein Landes-Collegium bildeten, welches die Aufsicht des gesammten Postwesens führte und dem Finanz-Ministerium in Dresden untergeordnet war. Zu Anfang des jetzigen Jahrhunderts nahm Sachsen Umänderungen seiner Post-Einrichtungen vor, so wurden höchst bequeme Eil- oder Schnell-Postwagen eingeführt, die Straßen verbessert, die Postverbindungen mit dem Auslande vermehrt und geregelt u. s. w.

Bei der Gründung des deutschen Postvereines durch Oesterreich und Preußen im Jahre 1850 war Sachsen einer der ersten Staaten, welche diesem Vereine beitraten.

Das Postwesen untersteht bis jetzt immer noch dem Finanzministerium in Dresden, respective der Ober-Postdirection in Leipzig.

Digitized by Google

Statistik. Das Königreich Sachsen enthält auf $271._5$ Q. M. 2,225.240 Einwohner.

A. Zahl der Poststellen.

1. Stabile Postämter und Posterpeditionen ...	232
2. Fahrende Eisenbahn-Postämter.....	4
3. Briefsammlungen	15
	251

Posthaltereien: 70.
Auf eine Quadratmeile kommen: $0._9$ Postanstalten (1854: $0._5$).
Auf eine Postanstalt kommen: $1._{09}$ Quadratmeilen (1854: $2._{01}$).
Auf eine Postanstalt kommen: 8.199 Einwohner (1854: 14.426),

B. Zahl der im Postdienste beschäftigten Beamten und Unterbeamten:

1. Wirkliche Beamten	819
2. Unterbeamten.....	1.149

C. Zahl der im Postdienste verwendeten Wagen, Pferde Postillone und Conducteure:

1. Wagen und Schlitten, ärarische..	277	
nicht ärarische..	326	
2. Pferde.....		1.223
3. Postillone		464
4. Conducteure.....		83

D. Zahl der im Posttransporte durchlaufenen Meilen:

1. Auf Poststraßen	549.900
2. „ Eisenbahnen	382.315

Jedes Pferd hatte im Durchschnitte 449 Meilen zu durchlaufen.

E. Uebersicht des Postverkehrs.

Briefpost-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe frankirte	Gewöhnliche Briefe unfrankirte	Rekommand. Briefe mit Werthangabe	Rekommand. Briefe mit Waarenprb.	Kreuzband-Sendungen	Portofreie Briefe
8,941.244	6,298.617	442.299	59.683	1,569.919	1.098,994

18,410.756 Stücke (1852: 7,294.307).

Von der gesammten Correspondenz entfällt somit auf den Kopfantheil: $8._1$ Briefe (1852: $3._{44}$).

Zeitungs-Verkehr.

1864: 9,289.223 Stücke.

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen: $4._1$ Exemplare.

Digitized by Google

Ordinäre Packete, Geld- und Werth-Sendungen.

Portopflichtige ord. Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
Stückzahl	Gew. Pfd.	Stückzahl	Gew. Pfd.	Werth Thlr.
3,290.209	21,977.878	1,995.136	1,106.833	265,458.414

Portofreie ordin. Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
Stückzahl	Gew. Pfd.	Stückzahl	Gew. Pfd.	Werth Thlr.
154.518	831.597	26.611	118.287	49,019.750

transitirende ordin. Packete		Geld- und Werth-Sendungen		
Stückzahl	Gew. Pfd.	Stückzahl	Gew. Pfd.	Thlr. Werth
141.492	674.531	187.941	194.350	23,430.654

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen: $1._4$ Stück ordinäre Packete im Gewichte von $9._7$ Pfund, $0._9$ Stück Geld- und Werth-Sendungen im Gewichte von $0._4$ Pfund und Werthe von $119._2$ Thlr.

Personen-Verkehr.

Befördert wurden 1864..630.256 Personen (fast $^1/_3$ der Bevölkerung).
1852..336.430 „

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahme-Sendungen		baare Einzahlungen	
Stück	Thlr. Betrag	Stück	Thlr. Betrag
331.214	981.318	263.913	2,127.190

Eine Nachnahme-Sendung ergibt einen Werth von .... $2._9$ Thlr.,
eine baare Einzahlung ..... $8._{06}$ Thlr.

Finanzielles Ergebniß.

Die Rein-Einnahme betrug .... 207.000 Thlr.
Kopftheil hievon.... $0._{08}$ Thlr.

Briefmarken. Das Königreich Sachsen nahm für sich und das mit ihm gleiche Postverwaltung habende Herzogthum Sachsen-Altenburg den Gebrauch der Briefmarken im Jahre 1850 an, und setzte zuerst zwei verschiedene Briefmarken in Umlauf. Die eine (Abb. 61) im Werthe von drei Pfennigen, war viereckig und zeigte in der Mitte auf gewässertem Grunde die Zahl „Drei," eine Werthangabe, welche sich in Zahlen und Buchstaben an beiden Seiten wiederholte, während oben das Wort „Sachsen," unten das Wort „Franko" zu lesen war. Diese Marken waren roth auf weiß gedruckt. Die andere für höhere Beträge bestimmte Marke (Abb. 62) war geschmückt mit dem Bildniß des Königs Friedrich August des Zweiten. Auf einem Bande darüber las man das Wort „Sachsen," darunter die Angabe des Werthes in Buchstaben von beiden Seiten in Zahlen. Sie waren schwarz auf farbigem Grunde gedruckt, u. z. $^1/_2$ Ngr. grau, 1 Ngr. rosa, 2 Ngr. blaugrün und dunkelblau, 3 Ngr. gelb.

Digitized by Google

Die jetzt im Königreiche Sachsen gebräuchliche Dreipfennig-Marke (Abb. 63) trägt weiß auf grünem Grunde das sächsische Wappen, darüber das Wort „Sachsen," darunter und an beiden Seiten die Angabe des Werthes. Dagegen ist mit der Ausstattung der auf die ersten Marken folgenden keine Veränderung vorgenommen, als daß statt des verstorbenen Königs Friedrich August das Bildniß des Königs Johann das im Mittelpunkte befindliche Medaillon einnimmt (Abb. 64). Die Ausführung in Farben war ebenso, wie die vorgehenden, nur das auch Marken zu 5 Ngr. roth, und 10 Ngr. hellblau ausgegeben wurden.

Nr. 61.

Nr. 62.

Nr. 63.

Nr. 64.

Nr. 65.

Nr. 66.

Nr. 67.

1863 wurden ganz neue Marken dem Verkehre übergeben, sie tragen in der Mitte das Wappen Sachsens en relief, in einem verzierten doppelten Kreise oben das Wort „Sachsen" unten die Angabe des Werthes in Buchstaben, und an den Seiten in Zahlen (Abb. 65). Sie sind in farbigem Drucke auf weißem Papier gedruckt, und gezähnt, 3 Pf. hellgrün, $^1/_2$ Ngr. orange, 1 Ngr. rosa, 2 Ngr. blau, 3 Ngr. braun, 5 Ngr. violet.

Freicouverts führte Sachsen 1859 ein. Die Marke der ersten Emission trägt das Bildniß des Königs, außerdem noch in ihrer Umschrift eine Angabe ihres Werthes in Buchstaben und Zahlen. Gedruckt waren sie: 1 Ngr. rosa, 2 Ngr. blau, 3 Ngr. gelb, 5 Ngr. violet, 10 Ngr. grün (Abb. 66).

1863 wurden die Freicouverts-Marken gleich den Briefmarken in Ausstattung und Druck geändert.

Nach dem Beispiele der Hamburger-Privatmarken hat auch das unter dem Namen „Expreß-Company" bestehende Dienstmann-Institut zu Dresden zur Bequemlichkeit und größeren Sicherheit des Publikums Frankomarken und Couverte eingeführt.

Digitized by Google

Diese Marken werden zu drei Werthen in verschiedenen Farben (3 Pf. grün, ½ Ngr. gelb und 1 Ngr. rosa,) und Couverte zu zwei Werthen ½ Ngr. gelb und 1 Ngr. rosa ausgegeben. Die beistehende (Abb. 67) zeigt eine solche Marke. Das in der Mitte befindliche Wappen ist das Stadtwappen von Dresden, eine Weinleiter und ein aufrechtstehender Löwe.

Herzogthümer Schleswig und Holstein.

Die Verwaltung des Postwesens in Schleswig-Holstein und Lauenburg war gemeinschaftlich mit dem Königreiche Dänemark; die höchste Behörde für diesen Verwaltungszweig war die General-Postdirection in Kopenhagen. Das Briefporto war früher ungemein hoch. Durch den Krieg zwischen Oesterreich und Preußen einerseits und Dänemark anderseits, kam auch das Postwesen an die beiden ersteren Staaten, Holstein an Oesterreich und Schleswig an Preußen.

Briefmarken. Holstein. Als Schleswig-Holstein dänisch war, waren auch die dänischen Marken gebräuchlich. Die nebenstehende Marke (Abb. 68) war sowie die weiteren im Verlaufe der neuesten Zeiten verausgabt. Sie ist in Form und Ausführung der früher dänischen (siehe Dänemark) ziemlich gleich, nur daß anstatt Krone und Schwert im Kranze 1 ¼ Schilling Crt und im Rande zur linken Seite statt „königl." die Buchstaben „H R Z G L" stehen. Außerdem ist auch noch auf derselben der Werth in dänischer Währung 4 S. R. M. angegeben.

Nr. 68.

Nr. 69.

Nr. 70.

Die Farbe ist blau. Dieser Marke folgte eine ähnliche, nur daß Ziffer und Buchstaben etwas größer, und statt im Kreise, im Viereck gravirt waren.

Auch diese Marke hatte keinen langen Bestand und wurde durch die Beistehenden ersetzt (Abb. 69 u. 70).

Die Form gleicht den jetzigen österr. Marken, hohes Oval, Angabe des Werthes in der Mitte. Die Ausführung farbiger Druck auf weißem Papier u. z. ½ Sch. grün, 1 ¼ Sch. lila, 1 ½ Sch. roth, 2 Sch. blau, 4 Sch. hellbraun.

Digitized by Google

Schleswig. Die 1864 verausgabten Marken, ähnlich den holsteinischen, haben die Werthziffer im Ovale, und die Umschrift Herzogthum Schleswig, die Ausführung war farbiger Druck auf weißem Papier 4 Sch. roth, 1 ¼ Sch. grün (Abb. 71). Diesen Marken folgten

Nr. 71.

Nr. 72.

Nr. 73.

1865 ganz ähnliche (Abb. 72 u. 73). Sie enthalten die Werthzahl im Oval, sind gezähnt und sind ausgeführt in farbigem Druck auf weißem Papier, u. z. ½ Sch. grün, 1 ¼ Sch. lila, 1 ⅓ Sch. roth, = 1 Sgr. 2 Sch. blau, 4 Sch. braun.

Schleswig-Holstein. Die gemeinschaftlich für beide Länder 1865 herausgegebene Marke enthält die Werthziffer in einem Ovale, und zwar in rother Farbe ausgeführt (Abb. 74).

Nr. 74.

Nr. 75.

1865 erschienen neue Marken, doch in der Ausführung ganz gleich der vorstehenden (Abb. 75), ¼ Sch. grün, 1 ⅓ Sch. = 1 Sgr. lila, 2 Sch. blau, 4 Sch. = 3 Sgr. braun.

Thurn und Taxis'sches Postgebiet.

Geschichte. In den meisten Schriften wird die Familie Thurn und Taxis als Urheberin und Erfinderin der Posten in Deutschland genannt. Es wird demnach nur willkommen sein, bevor wir auf die Geschichte des Taxis'schen Postwesens eingehen, das Geschichtliche, dieser berühmten Familie, soweit es das Postwesen berührt, kennen zu lernen.

Als der Stifter des Hauses Thurn und Taxis wird Martin Gigas (Riese genannt) bezeichnet, welcher von den della Torre

Digitized by Google

oder Torriani, Herrn von Mailand abstammte. Er soll als Kreuzfahrer im Jahre 1146 mit dem Kaiser Konrad III. in's gelobte Land gezogen und dort gestorben sein. Er hinterließ einen Sohn, Jakob de la Tour, Grafen von Valsassina, dessen drei Söhne Raymond (Bischof von Como), Napus oder Napoleo und Franciscus, der Stadt Brescia, die sich am 30. Jänner 1266 empört hatte, zu Hilfe eilten, und zu Herren der Stadt erwählt wurden. Der Dritte Franciscus de la Tour, wurde vom Könige Karl IV. von Frankreich (1322) zum Ritter und französischen Grafen ernannt. Sein Ur-Neffe Lamoral, der Jüngste seiner fünf Brüder, ist der zweite Ahnherr und Stammvater des jetzigen fürstlichen Hauses. Er lebte um die Mitte des vierzehnten Jahrhunderts, ward von seinen mächtigen Verfolgern, den Viscontis, vertrieben, flüchtete in das Thal Cornelin im Bergamesischen, trieb Jagdwesen in seinem Eigenthum, dem Tassi'schen Gebirge, und nannte sich nach dieser Berggegend di Taszis und di Tassi. Seine Nachkommen, die den Namen Taszis beibehielten, zogen nach Bergamo, und 1452 ins Oesterreichische.

Ein Urenkel dieses Lamorals, Roger von Taszis, trat als Ober-Jägermeister in die Dienste jenes Kaisers und der Sohn Franciscus IV. de Tassi's, der Erfinder und Stifter des Postwesens in Deutschland, im Jahre 1493 in die des Kaisers Maximilian I. und zwar unter dem Namen Torriani als Corrier maggiore (Courier-Chef) dell' Imperadore Massimiliano, der ihn 1516 beauftragte, eine Briefsendungsanstalt von Brüssel nach Italien einzurichten, und ihm zugleich das Lehen als General-Postmeister in Spanien und in den Niederlanden ertheilte. Franz starb schon im folgenden Jahre ohne Söhne. Der älteste Neffe Johann Baptiste de Tassis wurde vom Kaiser Karl V. in die Würde des Oheims gesetzt und im Römisch-Deutschen Reiche nationalisirt. Darum nahm Baptiste die deutschklingenden Namen Thurn und Taxis an, und veränderte das Familien-Wappen *). Er starb 1543.

*) Ein quadrirter Schild mit einem Mittelschilde. Das erste und vierte Viertel im silbernen Felde ein rother Thurm, hinter diesem 2 Lilienscepter in Form eines Andreaskreuzes, wegen des Hauses Thurn. Im zweiten und dritten Viertel im goldenen Felde ein rother Löwe mit einer blauen Krone, wegen der Grafschaft Valsassina. Das Mittelschild im blauen Felde ein silberner Dachs.

Digitized by Google

Ein Jean Antoine de Taſſis war kaiſerlicher General-Poſtmeiſter in Rom, ein Antonius de Taſſis Poſtmeiſter in Antwerpen, ein David de Taſſis Poſtmeiſter in Venedig. Der jüngere Sohn des Joh. Baptiſte, Franz Leonhard I. folgte, laut Karls V. Beſtallungsbrief d. d. Brüſſel den 31. Dezember 1543 und der Beſtätigungs-Urkunde Ferdinands I. in Wien vom 21. Auguſt 1563 in der Würde eines General-Oberſt-Poſtmeiſters in Flandern, und ward vom Kaiſer Rudolf II. den 16. Juni 1595 zum General-Oberſt-Poſtmeiſter im Reich und Reichs-Freiherrn ernannt. Er iſt der Erſte ſeines Stammes, der außerhalb Italien, in Flandern war geboren worden. Er lebte bis 1612. Sein Sohn Lamoral I. (in der Familie der zweite) ging in Kriegsdienſte, wurde Brigadier, Kaiſerlicher Truchſeß, von Kaiſer Mathias zum Reichsgrafen ernannt, und durch den Lehn-Brief vom 27. Juli 1615 mit dem Reichs-Erb-General-Poſtmeiſter-Amt im Reich und den Niederlanden belehnt, folglich waren nun die Staatsämter beider Linien vereinigt worden. Er ſtarb 1624 und hinterließ einen einzigen Sohn Leonhard II. als Nachfolger und Poſt-Chef, einen ſehr gelehrten und einſichtsvollen Mann, der aber ſchon nach drei Jahren 1628 in Prag entſchlief. Sein unmündiger Sohn und Nachfolger Lamoral II. Claudius Franz ſtand unter der Vormundſchaft ſeiner Mutter. Dieſer Lamoral mußte nach erlangter Volljährigkeit, den ſeine Macht ſehr beſchränkenden Revers vom 16. März 1647 ausſtellen, in welchem er nächſt dem Kaiſer, auch den Kurfürſten von Mainz als ſeinen Oberherrn anerkannte. Er ſtarb 1673. Nach ſeinem Tode folgte ſein Sohn Eugen Alexander Franz. König Karl II. von Spanien, damals noch Herr der Niederlande, verwandelte 1681 die dem Hauſe Taxis gehörige Herrſchaft Braine le Chateau (in der Grafſchaft Hennegau) in ein Fürſtenthum unter dem Namen de la Tour et Taſſis, und erhob Eugen in den Fürſtenſtand von Spanien. Kaiſer Leopold I. beſtätigte das Geſchehene und ernannte den Beglückten 14 Jahre nachher, am 4. Oktober 1695 auch zum deutſchen Reichsfürſten. Der Sohn Anſelm Franz Friedrich erbte 1722 Stand und Würden des Vaters, als General-Erb-Ober-Poſtmeiſter im römiſchen Reich, in Burgund und den Niederlanden, und erhielt den Orden des goldenen Vließes. Er lebte bis 1739, wo ſein Sohn Alexander Ferdinand in den Beſitz der Staatsämter trat, vom Kaiſer Franz I. im Jahre

Digitized by Google

1747 mit dem Reichspost-Generalat als ein wirkliches Thronlehen belehnt, und 7 Jahre nachher, 1754 auf dem Reichstage in Regensburg in das Reichsfürstliche Collegium eingeführt wurde. Er starb den 17. März 1773 in der Zeit des höchsten Glanzpunktes seines Hauses. Ihm folgte sein Sohn Karl Anselm. Nach seinem Tode, 13. November 1805, trat sein Sohn und Erbe Alexander Karl Josef in das wichtige Schicksal Deutschlands, das im Jahre 1806 seine tausendjährige Staatsverfassung und mit ihr das Bestehen des Reichspostwesens vernichtete, dessen Besitzer nun in ein anderes Verhältniß als Chef der Landes-Postanstalten in einigen Staaten Deutschlands trat.

Sein Sohn Maximilian Karl übernahm am 15. Juli 1827 nach dem Absterben des Vaters, dieselben Verpflichtungen und Sorgen.

Daß vor Errichtung der Posten, in Deutschland eigene Boten-Anstalten bestanden, wurde bereits in der Einleitung berührt. Das Hauptverdienst aber, Posten in Deutschland eingeführt zu haben, gebührt unstreitig dem italienischen Edelmanne Francesco de Taxis, obzwar sein Vater Roger I. bereits um das Jahr 1451 eine Art Posten in Tirol und Steiermark einrichtete.

Kaiser Maximilian I. (geb. 1459) hatte Wien zum kaiserlichen Hoflager erwählt, und da er für seinen Sohn Philipp zugleich die Burgundischen Länder verwaltete, so mußte auf irgend ein Mittel gesonnen werden, die Regierungsbefehle, Anordnungen ꝛc. am schnellsten und schicklichsten hin und her befördern zu können. Der Kaiser mußte zu diesem Zwecke eigene Couriere absenden, wodurch aber ein bedeutender Kostenaufwand entstand, der immer drückender wurde. Francesco de Taxis legte dem Kaiser einen Plan vor, wie eine regelmäßige reitende Post mit Abwechslung der Pferde an gewissen Plätzen zwischen Wien und Brüssel anzulegen sei, die allen Wünschen genüge. Mit dieser Post sollte zugleich Privatpersonen gegen billige Vergütung ihre Bestellungen besorgen zu lassen erlaubt sein. Dagegen sollten die kaiserlichen Depeschen kostenfrei befördert werden, wenn der Kaiser dafür ihm und seinen Nachkommen das Eigenthumsrecht, und die freie Benützung der zu diesem Behufe zu errichtenden Anstalt gewähre. Maximilian gab im Jahre 1516 dem Vorschlage seinen Beifall, und ernannte als Herzog von Burgund den genannten Taxis

Digitized by Google

zum niederländischen General-Postmeister. Derselbe legte in Folge dessen eine Reitpost von Brüssel nach Frankreich, und von Brüssel nach Flamisoul, Creuznach, Speyer, über Rheinhausen, durch Württemberg, Augsburg nach Wien, und durch Tirol, Mailand, Mantua nach Venedig und Rom an, und bestellte an gewissen Orten Verwalter und reitende Boten (Postillone) mit Pferden zum Abwechseln, welche die Briefpackete von einer Station zur andern bringen sollten.

Von dieser Zeit an ist auch das Wort „Posten" gebräuchlich, welche Bezeichnung aus Frankreich herüber gekommen ist, und den Botenanstalten zu Roß und zu Fuß beigelegt wurde.

Jedermann zweifelte an dem Fortbestehen und dem Ertrage der Anstalt. Als jedoch die Kaufleute ihre Briefe und Wechsel für ein geringes Postgeld sicher und schnell befördern konnten, strömte eine Menge Briefe zu, die einen ungemein hohen Portogewinn brachten. Durch die Gewährleistung freier Beförderung des herrschaftlichen Schriftenwechsels erlaubten nicht nur, sondern schützten auch die Höfe die Post-Anlagen des Taxis in ihren Landen.

Ulrich, Herzog von Württemberg (1498—1550) ward der Hauptbeförderer dieser spanisch-italienischen Posten dadurch, daß er in seinem Lande 4 Stationen — in Kanstadt, Ebersbach, Enz-Weihingen und Knittlingen — jedoch unter seiner Landeshoheit bleibend erlaubte, und den Taxis'schen Postbeamten besondere Benefizien gewährte.

Jene Begünstigungen wurden in der Folge der Grund alles Streites und aller Gewaltschritte der Taxis'schen Postbeamten, weil sich dieselben in allen Städten und Reichsgebieten jene Benefizien als ein Monopolium privativum zueigneten, und als selbst verstehende Pflicht der Landesherren forderten.

Die Fortschritte und Ausdehnungen dieser Niederländisch-Taxis'schen Posten in Seitenzweige, ohne Anfrage bei den Reichsständen, erregten allerlei Bedenken der Landesherren, besonders als Johann Baptiste vom Kaiser nationalisirt wurde, und die Namen Thurn und Taxis angenommen hatte. Die Reichsstände sahen in diesen Vorschritten eine Gefährdung und einen Abbruch ihrer eigenen Anstalten (Boten), und daß ein Fremder wohl gar die Aufhebung der städtischen Briefbestellungen fordern könne.

Karl V. gezwungen durch die Vorstellungen der Reichsfürsten, und durch die Wahl-Capitulationen, erklärte nicht nur, daß

Digitized by Google

die Hoheitsrechte der Reichsstände aufrecht erhalten, und nicht verletzt werden sollten, sondern spricht in dem Bestallungsbrief vom 31. Dezember 1543 allein von einer Niederländischen Post im Reiche, welche der König von Spanien unterhalte, und daß „den Taxis'schen Boten und Feleis in jedem Lande und Orte des deutschen Reichs ungehinderte Passirung und Oeffnung, Pferde und Nothdurft gegeben werden."

Ferdinand I. bestätigte in der Urkunde d. d. Wien 21. August 1563 den Bestallungsbrief für den Leonhard von Taxis, und ermahnte sämmtliche Reichsfürsten: „den Reichspostenso gemelter König (Philipp I.) zu Hispanien allein besoldet, in allen Landen, Städten, Märkten, Flecken und Gebieten und Verwaltungen bei Nacht und Tage Päss e und Oeffnung gegeben werden solle, ꝛc. als lieb Euer jedem sey, Unser und des Reichs schwere Ungnad und Straff zu vermeyden" ꝛc.

Ferdinands Absicht war, durch diese Urkunde das Reichs-Postwesen nicht durch Grille oder den Starrsinn eines Fürsten oder dessen Kanzlers gehemmt zu sehen, nicht aber um Taxis ein alleiniges Privilegium zu verleihen.

Bis jetzt ging die Spanisch-Brüsseler Post wöchentlich einmal mit einer Seitenpost von Rheinhausen nach Speyer. 1580 entstanden die reitenden Posten von Cöln nach Kreuznach und von Rheinhausen nach Frankfurt. a. M. Starke Briefpackete wurden Unzenweise mit dem halben Briefporto, Acten Pfundweis mit 1½ Thaler austaxirt.

Trotz reichlicher Einnahme und Unterstützung gerieth dies Postwesen in Verfall. Die General-Postmeister sahen sich deshalb veranlaßt, die Posteinkünfte zu ihrer Selbsterhaltung zu verwenden. Aus demselben Grunde bezahlten sie weder Dienstausgaben, noch Rückstände, und besoldeten keinen Beamten, begehrten aber dennoch von den Posthaltern die Posten fortzuschaffen. Da trat 1586 der vormalige Taxis'sche Postmeister Jakob Henott aus Cöln auf und legte dem Kaiser Rudolf II. einen Plan vor, wie das in Verfall gekommene Postwesen wieder in Aufnahme, und die niederländisch-italienische Post an sich gebracht werden könnte. Der Kaiser genehmigte den Vorschlag. Henott legte nun auf eigene Kosten

Digitized by Google

einen Postcours von Köln über Bonn, Remagen, Waldesch, Kesselbach und Wallstein nach Creuznach an, wo die Influenz in die Taxis'sche Post von Brüssel nach Augsburg und Italien genommen wurde. Indessen geriethen die Henott'schen mit den Taxis'schen Posten nicht selten ins Handgemenge, bis sich Henott mit Taxis vereinte und wieder in Taxis'sche Dienste trat.

Kaiser Rudolf ernannte durch das Patent in Prag, vom 16. Juni 1595 den Leonhard von Taxis zum Reichs-General-Erb-Postmeister und Reichs-Freiherrn, mithin zum Oberhaupt aller Postanstalten in ganz Deutschland. Zudem wurden alle Reichsfürsten aufgefordert, die Taxis'schen nun kaiserlichen Reichsposten in ihre Gebiete aufzunehmen.

Auf Leonhard's Andringen erschien am 6. November 1597 ein Patent des Kaisers, mit dem Befehl an alle Reichsstände, den Reichsposten keinen Eintrag, Hinderniß oder Nachtheil zu thun, und alles Botenwesen der Handelsleute abzuschaffen.

Dadurch gerieth ganz Deutschland in Aufruhr und Bewegung. Erzürnt über diese Zumuthung antwortete der Herzog Friedrich von Württemberg, im Einverständniß der Mitfürsten eigenhändig auf das Patent:

„Weil es keine Schuldigkeit ist, darf man auch nicht pariren, wie Wir es dann auch nicht thun werden, oder Ihre Majestät für die Posten bitten, selbe anders wohin zu legen, dann wie es vor alters gehalten worden, so bleibt es."

Und so blieb es auch, Niemand gehorchte. Das so kräftig unterstützte Reichspostwesen sank diesem zufolge, immer tiefer in Schulden, und schien am Schlusse des Jahrhunderts dem Verschwinden nahe zu sein.

Das Reichs-Oberhaupt mußte von neuem der Verarmung vorbeugen und zur Rettung beitragen. Kaiser Mathias ernannte 1611 den Lamoral von Taxis zum kaiserlichen Truchseß und erneuerte das Verbot seines Vorfahren Rudolf's vom Jahre 1597. Er ertheilte Jenem die reichsgräfliche Würde und begnadigte denselben mit dem erblichen Amte eines Reichs-General-Postmeisters in Deutschland durch den Lehnbrief vom 27. Juli 1615.

Mit dieser Erbbelehnung fangen erst die Befugnisse des Hauses Taxis in Deutschland an, denn vorher waren die Taxis'schen Posten dem ursprünglichen Zwecke und Namen nach, königlich Spa-

Digitized by Google

nische. Durch das Erblehen traten sie erst in die Gültigkeit und das Wesen einer Deutschen- und Reichs-Anstalt.

Lamarol hatte jedoch sieben Tage zuvor in einem ausgestellten Revers vom 20. Juli 1615 für sich und seine Nachfolger im Lehen versichern und anzeloben müssen, den Erzbischof und Kurfürsten von Mainz, Johann Schweickardten und dessen Nachkommen am Erzkantzler-Amte als seinen Protektor und zweites Oberhaupt zu erkennen, und demselben zu gehorsamen, neue Course von Cöln und Frankfurt a. M. nach Nürnberg und Böhmen zu errichten, alle kaiserlichen Staffetten und den Schriftenwechsel des Kaisers, dessen Familie, Hofstaats und der Landesbehörden umsonst befördern zu lassen, und die österreichischen Postämter nicht anzufechten und zu beeinträchtigen.

Trotz der Patente des Kaisers gerieth doch das Postwesen in Verfall, namentlich in Cöln und Nürnberg.

Während dieser Zeit starb Lamoral. Sein Sohn Leonhard II. folgte ihm in der Würde. Sein Hauptaugenmerk war darauf gerichtet mit der Erbbelehnung des österreichischen Postwesens beglückt zu werden. Doch scheiterten seine Hoffnungen, und die Familie der Reichsfreiherren von Paar gelangte ihres größeren Einflusses halber an die Spitze des österreichischen Postwesens.

Die Reichspost-Anstalten wurden im Süden Deutschland's von Jahr zu Jahr drückender, denn Kaiser Ferdinand hatte sogar geboten, die Reichspostbeamten mit aller Einquartierung, Steuern ꝛc. zu verschonen.

Im Norden Deutschlands war es anders. Die freisinnigen Fürsten dort hatten schon längst das Postwesen geeignet gefunden, den Verband mit anderen Staaten zu bewirken, und besonders den Handel in's Ausland zu befördern. Darum errichteten denn auch 1647 die fürstlichen Häuser Sachsen, Hessenkassel, Braunschweig und Brandenburg ꝛc. neue eigene Landesposten, ohne sich an die Angriffe des Reichspost-Generals und an die Verbote des Kaisers zu kehren.

Durch den Artikel V, § 56 und des Art. VIII, § 1 des Westphälischen Friedens zu Münster und Osnabrück vom $\frac{14.}{24.}$ Oktober 1648 wurde den Reichsfürsten Deutschlands die unbeschränkte Oberhoheit ihres Staates zuerkannt, und dadurch

Digitized by Google

die Grundfesten des Taxis'schen Postgebäudes untergraben. Beide Paragraphe beschränkten nämlich die Gewalt des Reichspostwesens insofern, daß denjenigen Reichsgebieten, in welchen noch keine Taxis'schen Posten vorhanden waren, solche nicht aufgedrungen werden könnten und sollten.

Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg war der Erste der mit dem Behaupten seiner landesherrlichen Gerechtsame auftrat, und jede Anfechtung seines Postregals widerstritt. Seinem Beispiele folgten Kursachsen, Braunschweig und Hessen. Zwölf Jahre nachher erschien, am 28. Mai 1660, ein Patent Kaiser Leopold's I., welches alle eigenen Posten aufhob; trotzdem behielten mehrere Staaten ihre Landesposten bei.

Kaiser Leopold I., dem Hause Taxis gewogen, ernannte 1695) den Eugen Alexander Franz von Taxis, um seinem Hause mehr Ansehen, und für dessen Wirken mehr Kraft und Gewicht zu erreichen, zum Reichsfürsten in Deutschland, nachdem er schon früher 1681 vom König Karl II. von Spanien in den spanischen Fürstenstand erhoben war. Im Anfange des 17. Jahrhunderts war das Taxis'sche Postwesen in Abnahme, Brandenburg-Preußen, Sachsen-Braunschweig, Hannover und Hessen hatten ihre eigenen Posten, in den Bisthümern Hildesheim, Paderborn, Münster, im Minden'schen, in der Grafschaft Mark, und im Clev'schen waren die Reichsposten bloße Durchzüge. Die geistlichen Fürsten in Mainz, Trier und Köln, und die anderen geistlichen Landesherren ließen zwar die Reichspostämter nach Gutdünken und einem abgeschlossenen höchst gelinden Vertrage schalten, sie gestatteten jedoch den Nachbarfürsten, im Stiftsgebiete ebenfalls Stationen zu errichten, und Posten jeder Art durchzuführen. Nur in Süddeutschland blieben Baiern und Württemberg und ihre Reichsgenossen Post-Vasalen des Hauses Taxis.

Dennoch hatte das Taxis'sche Postgebiet eine große Ausdehnung, und erreichte neuerdings zu Zeiten der schlesischen Kriege eine hohe Stufe. Im Süden und Westen, zum Theil in Mitteldeutschland, in allen deutschen Rheinländern, in sämmtlichen Reichsstädten und geistlichen Bisthümern herrschten die Reichsposten, und man kann füglich annehmen, daß dies die höchste Blüthe des Taxis'schen Postwesens war. Dies währte bis 1790. Die Verwicklungen der damaligen Zeit wirkten auch auf das Glück, und den hohen

Digitized by Google

Wohlstand des fürstlichen Hauses Taxis ein, und führten den Verlust der Posten in Flandern und Brabant herbei.

Diese Stürme benützte Kur-Hannover, sich der Taxis'schen Posten zu entledigen, ebenso Braunschweig, die nun eigene Landesposten durchgehends einführten.

Schutzlos wandte sich Fürst Karl Anselm von Taxis an den König von Preußen, um seine Widereinsetzung in die entzogenen Postbesitzungen bei den Kaiserwahl-Gesandten in Frankfurt zu vermitteln, und so verblieben die Taxis'schen Posten nur in den wenigen Ländern.

Durch die französischen Kriege, in denen die Länder auf der linken Rheinseite mit Frankreich vereinigt wurden, verlor Taxis die Reichspostanstalten am linken Rheinufer, ferner als Erb-General-Postmeister der österreichischen Niederlande, und als kaiserlicher Reichs-General-Erb-Postmeister in Deutschland mit seinen Posten in den Clev'schen Provinzen, Jülich, Zweibrück und in den Bisthümern Cöln und Trier.

Um einigermaßen den Verlust zu decken, hatte Fürst Karl Anselm in den Ländern diesseits des Rheins, und wo es sonst gestattet wurde seine Posten einrichten lassen, und knüpfte Unterhandlungen an.

Durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß in Regensburg am 25. Februar 1803 im § 13, wurde dem Fürsten von Taxis außer einer unbedeutenden Ländereï-Zutheilung, die Erhaltung der Posten des Fürsten von Thurn und Taxis, so wie sie konstituirt waren, garantirt, und dem Schutze des Kaisers und des kurfürstlichen Collegiums übergeben.

In diesem Staatsgesetze erscheinen diese sonst als kaiserliche Reichs-Posten bekannten Taxis'schen Posten, als bloße fürstlich Taxis'schen Posten angeführt, mithin wurde das Reichs-General-Erb-Postamt als aufgehoben erklärt.

Fürst von Taxis verlangte mit Fug und Recht den fortdauernden Besitz aller bisher ihm eigenthümlichen Postanstalten. Doch es blieb bei obigen, die Reichsposten in Deutschland konnten nicht weiter gestattet werden.

Durch diese ungünstige Aussicht sah sich der Fürst von Taxis bewogen, zu seiner Sicherheit in den Jahren 1804 und 1805 besondere Postverträge mit Nassau, Hessen-Darmstadt, Baden, Würt-

Digitized by Google

temberg, Pfalzbaiern, Würzburg und den herzoglich Sächsischen und fürstlich Reißischen Häusern, wegen Ueberlassung ihres Postwesens abzuschließen.

Durch die Auflösung des deutschen Reiches, war auch allen seinen Staaten die Macht überkommen, auch die in ihrem Gebiete vorhandenen Reichs- oder fürstlich Taxis'schen Posten aufzuheben, und das Post-Regale als ein unbeschränktes Hoheitsrecht selbst zu verwalten.

Und so verfiel denn auch mit jenen Grundpfeilern eine vor 290 Jahren begonnene Anstalt.

Kaiser Napoleon I. 1807 das Oberhaupt der meisten deutschen Staaten, hatte dem Fürsten Karl Alexander von Taxis vergönnt, einige Posten auf der rechten Rheinseite einzurichten. 1811 ward auch die fürstliche General-Post-Direction in Regensburg nach Frankfurt a. M. verlegt.

Als 1813 die alten Besitzer in ihre vorigen Regenten-Rechte und Länder wieder eintraten, überließ man vorläufig die Postanstalten der Taxis'schen Verwaltung.

Durch die deutsche Bundes-Acte wurde auch das Verbleiben der Taxis'schen Posten bedingt, festgesetzt.

Der Artikel 17 dieser Acte sagt:

„Das fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt in dem durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 oder durch spätere Verträge bestätigten Besitz und Genuß der Posten in den verschiedenen Bundesstaaten so lange, als nicht etwa durch freie Uebereinkunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten. In jedem Falle werden demselben in Folge des Art. 13 des erwähnten Reichs-Deputations-Hauptschlusses seine auf Belassung der Posten, oder auf eine angemessene Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche gesichert. Dieses soll auch nie stattfinden, wo die Aufhebung der Posten seit 1803 gegen den Inhalt des Reichs-Deputations-Hauptschlusses geschehen wäre, insofern diese Entschädigung durch Verträge nicht schon definitiv festgesetzt worden ist."

Dies waren die Gerechtsame, welche dem Fürsten verbürgt worden sind. Diesen zufolge besaß der Fürst bedeutende Landesposten, die er theils zu Lehen, theils durch Verträge übernahm. So erhielt der Fürst Alexander Karl Josef das Kurhessisch-

Digitized by Google

Postwesen als ein Erb-Mannthronlehen mit dem Titel: Erb-Land-Postmeister (1816), die Benützung der Postanstalten in Sachsen-Weimar-Eisenach (1816), — in Gotha und in Birkenfeld (1817), November 1817 in Schwarzburg-Rudolstadt, im Altenburgischen und Sachsen-Coburg, — am 31. März 1818 im Großherzogthum Hessen-Darmstadt, 27. Juli 1819 das gesammte Postwesen im Königreich Württemberg mit der Würde eines Erb-Land-Postmeisters und am 13. Juni 1831 die Thronbelehnung als Kron-Ober-Postmeister des Königreichs Baiern. Auch Preußen errichtete 1816 mit Taxis einen Postvertrag, in welchem der Fürst dem ihm, nach dem Reichsgesetz von 1803 und der Bundes-Acte von 1815 verbliebenen Besitzstand seiner eigenthümlichen Posten diesseits des Rheins, feierlich entsagte, und diese Postanstalten dem Könige von Preußen, gegen eine bestimmte Entschädigung an Gütern — das Fürstenthum Krottoschin in Posen — überließ.

Gegenwärtig hat Thurn und Taxis das Postwesen inne von:

a) Kurfürstenthum Hessen, vom 1. Juli 1816 an, durch Vertrag vom 11. Juni 1816, unter Entrichtung eines jährlichen Erbzinses von 42.000 Thaler, und eines jährlichen Beitrages zu den Kosten der General-Postinspektion von 1500 Thalern.

b) Großherzogthum Hessen, durch Vertrag vom 31. Dezember 1817, unter Abentrichtung eines Canons von 25.000 fl. jährlich als Erb-Mann-Thronlehen.

c) Sachsen-Weimar-Eisenach, vom 1. Jänner 1817 an, durch Vertrag vom 8. Dezember 1816 als Erb-Mann-Thronlehen.

d) Nassau, durch Vertrag vom 19. Dezember 1806 und nach der landesherrlichen Declaration vom 12. März 1807, und Bezahlung eines Canons von 6000 fl., wozu noch 300 fl. als Aversionalsumme für Wegegeld kommen, als Erb-Mann-Thronlehen.

e) Sachsen-Coburg-Gotha, durch Vertrag vom 24. Februar 1817 und 4. November 1827, als Erb-Mann-Thronlehen.

f) Sachsen-Meiningen, durch Verträge vom 2. Mai 1807, vom 4. April 1808, und vom 2. März 1829, als Erb-Mann-Thronlehen.

g) Schwarzburg-Sondershausen, durch Verträge vom 8. Juni 1812 und 19. Juni 1819 wegen der Postverwaltung in der Oberherrschaft, als Erb-Mann-Thronlehen.

Digitized by Google

h) Schwarzburg-Rudolstadt, bezüglich der Oberherrschaft, durch Vertrag vom 23. August 1817 als Thron-Erb-Mannlehen.

i) Reiß, durch Vertrag vom 21. März 1809, 1. März 1816, 29. Juli 1826, und 21. Juli 1847.

k) Schaumburg-Lippe, durch Vertrag vom 15. Februar 1814.

l) Lippe-Detmold, durch Verträge vom 10. Februar 1814 und 9. Juni 1845.

m) Hessen-Homburg, durch Vertrag von 22. September 1817 als Thon-Erb-Mannlehen.

n) Frankfurt, durch Vertrag vom 31. Dezember 1821.

Immediat-Postanstalten in:

o) Lübeck,

p) Bremen,

q) Hamburg.

Oberste Behörde ist die General-Post-Direction in Frankfurt a. M., als Mittel-Verwaltungsbehörden bestehen in den einzelnen Staaten Ober-Postämter.

Statistik. Das Thurn und Taxis'sche Postgebiet umfaßt etwa 674 Q. M. mit 3,200.000 Einwohnern.

A. Zahl der Poststellen:

1. Stabile Postämter	305
2. Fahrende Eisenbahn-Postämter	6
3. Briefsammlungen	126
	437

B. Zahl der im Postdienst beschäftigten Beamten und Unterbeamten:

1. Wirkliche Beamten	1.207
2. Unterbeamten	1.086

C. Zahl der im Postdienst verwendeten Wagen, Pferde, Postillone und Conducteure:

1. Wagen	249
2. Pferde	859
3. Postillone	388
4. Conducteure	147

D. Zahl der im Posttransport durchlaufenen Meilen:

1. Auf Poststraßen	631.995
2. Eisenbahnen	482.256

Digitized by Google

E. Uebersicht des Postverkehrs:

Briefpost-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe frankirt	Gewöhnliche Briefe unfrankirt	Rekommand. Briefe mit Briefe	Rekommand. Briefe mit Waarenprb.	Kreuzband-Sendungen	Portofreie Briefe
10,105.537	5,395.325	408.707	91.741	2,277.444	3,718.676

21,997.430 Stücke.

Zeitungs-Verkehr.

Befördert wurden..... 14,169.435 Stücke.

Ordinäre Packete, Geld- und Werth-Sendungen.

Portopfl. ordin. Packete Stückzahl	Gew. Pfd.	Geld- und Werth-Sendungen Stückzahl	Gew. Pfd.	Werth fl.
3,058.601	17,480.658	2,278,543	2,829.828	310,514.646

Thlr. 75,224.431

Portofreie ord. Packete Stückzahl	Gew. Pfd.	Geld- und Werth-Sendungen Stückzahl	Gew. Pfd.	Werth fl.
310.128	2,615.951	158.392	517.075	29,904.966

Thlr. 15,687.334

transitirende ordin. Packete Stückzahl	Gew. Pfd.	Geld- und Werth-Sendungen Stückzahl	Gew. Pfd.	Werth fl.
303.524	1,349.101	244.686	327,678	42,110.744

Thlr. 2,492.386

Personen-Verkehr.

Befördert wurden ..... 647.699 Personen.

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahme-Sendungen		baare Einzahlungen	
387.001 St.	1,339.416 fl. Betrag	52.104 St.	238.082 fl. Betrag
	298.438 Thlr.		147.266 Thlr.

Briefmarken. Das Thurn und Taxis'sche Postgebiet hat zweierlei Briefmarken, und zwar für die nördlichen Staaten nach Silbergroschen, und für die südlichen Staaten nach Kreuzern berechnet.

Die Marken tragen in der Mitte die den Werth bezeichnende Zahl, darüber das Wort „Freimarke," darunter die Angabe des Werthes nach Kreuzern oder Silbergroschen. An der linken Seite liest man die Inschrift: „Deutsch-Oesterreichischer Postverein," an der rechten „Thurn und Taxis." Die im Jahre 1852 ausgegebenen Marken (Abb. 76 u. 79) waren schwarz auf farbigem Grunde ausgeführt: $^1/_4$ Sgr. braun, $^1/_3$ Sgr. hellbraun, $^1/_2$ Sgr. grün, 1 Sgr. blau, 2 Sgr. rosa, 3 Sgr. gelb; dann 1 Kreuzer grün, 3 Kr. blau, 6 Kr. rosa, 9 Kr. gelb.

Digitized by Google

Die im Jahre 1859 erschienenen Marken (Abb. 77 u. 80) sind dagegen farbig auf weiß gedruckt, $^1/_4$ Sgr. hellroth, $^1/_3$ Sgr. orange, $^1/_2$ Sgr. grün, 1 Sgr. hellblau, 2 Sgr. rosa, 3 Sgr. braunroth, 5 Sgr. lila, 10 Sgr. orange, und 1 Kreuzer grün, 3 Kr. blau, 6 Kr. rosa, 9 Kr. gelb, 15 Kr. lila, 30 Kr. orange.

Diese Marken erhielten 1862 in der Farbe eine Aenderung $^1/_3$ Sgr. grün, 1 Sgr. rosa, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. hellbraun, und 3 Kr. rosa, 6 Kr. blau, 9 Kr. hellbraun, 1864 eine $^1/_4$ Sgr. Marke schwarz.

Nr. 76.

Nr. 77.

Nr. 78.

Nr. 79

Nr. 80.

Nr. 81.

Freicouverts führte Thurn und Taxis 1861 ein; sie haben für den norddeutschen Rayon eine runde Marke (Abb. 78) welche in der Mitte die den Werth bezeichnende Zahl trägt, die sich in der Umschrift mit der Beifügung des Werthes wiederholt, außerdem liest man noch darauf die Worte „Thurn und Taxis.“ Die Marke für den süddeutschen Rayon (Abb. 81) hat dieselbe Inschrift, nur ist sie achteckig. Sie sind: $^1/_2$ Sgr. orange, 1 Sgr. rosa, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. braun; 2 Kr. gelb, 3 Kr. rosa, 6 Kr. blau, 9 Kr. hellbraun.

Königreich Württemberg.

Geschichte. Württemberg hatte gleich dem übrigen Deutschland seine uralten städtischen Boten-Anstalten, in der Folge Landposten genannt, die jedoch nicht regelmäßig waren, und theils von Stadt zu Stadt, theils bis zum Bestimmungsort gingen. Sie kamen und gingen nicht an festgesetzten Tagen und Stunden, sondern nach Zeit und Umständen.

Im fünfzehnten Jahrhundert wurden eigene landesherrliche Botengänger zu Fuß und reitend gebraucht. Unterm 26. März

Digitized by Google

1553 erschien eine Kanzlei-Ordnung, wornach bei der Kanzlei in Stuttgart ein eigener Botenmeister aufgestellt war, zur Leitung der Versendung der amtlichen Briefschaften mittelst der von den Aemtern ankommenden Boten oder durch eigene Boten von Amt zu Amt. Nach späteren Kanzlei-Ordnungen (von 1569 bis 1606) waren auch reitende und fußgehende Silberboten und andere um jährliches Wartegeld zu Versendungen von Herrschaftswegen aufgestellt.

Zu Ferdinands I. Zeiten (1556—1564) gingen Boten und eigene Landposten, von Wien und Prag nach Stuttgart und ganz Schwaben, und die Botenmeister berechneten sich gegenseitig.

Vor dieser Zeit, schon im Jahre 1516 ging die von Franz von Taxis angelegte reitende Botenpost von Brüssel nach Italien auch durch Württemberg, zu deren Fortkommen Herzog Ulrich vier Stationen in Canstadt, Ebersbach, Enz-Weihingen und Knittlingen bewilligte. Obzwar dieses, Seitens des Herzogs eine bloße Gefälligkeit war, erklärten dennoch die Nachfolger Franz von Taxis dies für eine Schuldigkeit, die von allen Reichsfürsten beobachtet werden müsse.

1576 schuldete Leonhard von Taxis den vier württembergischen Posthaltern zu Knittlingen, Enz-Weihingen, Cannstadt und Ebersbach für die Beförderung der oben angedeuteten reitenden Botenpost nach Italien 6000 Kronen, welche so lange keine Dienste leisten wollten, bis sie bezahlt sein würden. Um den Verfall dieses Postcourses zu verhindern, wurden vom Kaiser Rudolph II. Commissarien in dieser Angelegenheit abgeordnet, doch schien die Sache nicht gedeihen zu wollen, bis der Kaiser den Postmeister J. Henott ins Reich schickte, um den italienisch-niederländischen Cours an sich zu bringen. Henott verglich sich mit den vier Posthaltern wegen der Zahlung, brachte diesen Cours an sich und führte denselben wöchentlich einmal von Kreuznach über Rheinhausen, Bruchsal, durch's Württembergische über Alterstadt, Augsburg, nach Tirol und Italien. Indessen geriethen die Henott'schen mit den Taxis'schen nicht selten ins Handgemenge, wo dann der stärkere den Schwächern niederwarf, und den Ritt streitig machte, bis sich Henott 1589, mit Taxis vereinte, und in seine Dienste trat. Die an die württembergischen Posthalter schuldigen 6000 Kronen wurden beim Magistrat zu Frankfurt hinterlegt.

Digitized by Google

Um diese Zeit hatte das kurfürstliche Haus Württemberg und andere Kurfürsten schon ihre eigenen Landesposten gehalten, welche bis nach Nürnberg, Anspach, und Dresden hin und wieder ohne die geringste Contradiction, gelaufen, wie denn Herzog Ludwig von Württemberg einen eigenen Postfactor, Namens Zacharias Ringswand in Nürnberg gehabt hat. Vom Herzog Ludwig sind noch Briefe vom 5. Oktober 1592 an den Herzog Friedrich von Sachsen und den Markgrafen Georg Friedrich in Onolzbach (Anspach) vorhanden, in welchen derselbe von einer Briefpost nach Nürnberg und die Abgabe der Briefe an den Factor Zacharias Ringswand spricht, auch daß eine Post von Stuttgart durch Nürnberg nach Sachsen angelegt worden ist.

Ebenso wird in einer Verordnung des Herzogs Friedrich vom Jahre 1603 ausdrücklich der Postjungen und Postreiter, der Poststationen und Postcourse im ganzen Lande erwähnt, zu welch letzteren hauptsächlich die nach Speier und Straßburg gehörten.

Die Postboten genossen Wartgeld und Besoldung. So hatte der Postmeister zu Cannstadt bis zum Regierungsantritt des Herzogs Friedrich, in der Eigenschaft eines herzoglichen Dieners, jährlich die Sommerkleidung bezogen, und so oft er nach Stuttgart kam, das Hof-Essen genossen. Herzog Friedrich setzte nun seine ganze Besoldung auf 10 Gulden jährlich fest.

Herzog Johann Friedrich erließ unterm 27. April 1611 eine Verordnung, in welcher er das Landes-Postwesen zu verbessern und die Posttaxen festzusetzen bestimmt. Er fordert zugleich seine Beamten auf, darüber Bericht zu erstatten, und „von den Metzgern im Land, so auch mit ihren Pferden gebraucht werden ꝛc., auch wie es mit der ordinari Post bisher gehalten, was jedem vor eine ordinari Post auf ein Pferd zu geben sein möchte ꝛc."

1622 unterm 26. Juni erließ Herzog Johann Friedrich eine Post- und Metzger-Ordnung, was die Postmeister und Metzger in Württemberg, der Posten halber, zu thun schuldig, und wie es sonsten in allen andern mit dem Postwesen gehalten werden soll.

Vor dieser Zeit 1615 verlieh Kaiser Mathias den Freiherrn Lamoral von Taxis das General-Postamt über die Posten im Reiche, und gebot „allen und jedem Kur-Fürsten, Geistlichen und Weltlichen ꝛc. ad longum ins Reich ꝛc. dem Lamoral von Taxis und seinen Erben, an obgeschriebenen General-Postamt

Digitized by Google

und was demselbigen anhängig nicht hindern, irren, anfechten ꝛc., als lieb einem jedem sei, unser und des Reichs schwere Ungnad, Straf, und dazu eine Pön, nämlich 50 Mark löthigen Goldes zu vermeiden." Durch dieses Verbot, sollten alle Landesposten abgeschafft, und Taxis'sche Posten aufgenommen werden. Württemberg gehorchte nur zum Theil, blieb lau und lässig in der Ausführung, und richtete sein Land- und Postwesen besser ein, und gab oben bemerkte Post-Ordnung (1622).

Durch den dreißigjährigen Krieg, und die Flucht des Herzogs nach Straßburg, waren auch die Landesposten ungemein zerrüttet worden, und jeder Briefwechsel fast ganz aufgehört. In diesem Elende setzte sich Taxis fest, namentlich in Baiern, Franken, Schwaben und Baden.

Als jedoch die Segnungen des Münster'schen Friedens nach und nach eintraten, erhob sich Herzog Eberhard Ludwig von Württemberg, der einzige Fürst in Süddeutschland, der seine Hoheitsrechte und sein Postregal aufrecht halten wollte. In diesem festen Willen einer Selbstständigkeit ertheilte der Herzog seinem Kammer-Courier Johann Ebert das Privilegium (24. Juni 1708) eine fahrende Post von Suttgart nach Nürnberg anzulegen, und beschloß im folgenden Jahre alle von Privat-Personen unterhaltenen, fahrenden, reitenden und Boten-Posten aufzuheben, ein eigenes Landes-Postwesen zu errichten, den Ertrag aller Anstalten in einer Kasse zu sammeln, und aus dieser die Besoldungen und Unterhaltungskosten auszahlen zu lassen.

Doch Ebert beging schlechte Handlungen und wurde seines Amtes entsetzt. Der Regent berief die Brüder Fischer von Reichenbach aus Bern, ernannte sie zu seinen Ober-Land-Postmeistern in Stuttgart und Schafhausen, und ließ von ihnen fünf Post-Course veranstalten, welche das ganze Land durchkreuzen sollten.

Ueber die darauf folgende Beschwerde des Reichs-General-Postamtes wegen Beeinträchtigung seiner Rechte untersagte Kaiser Josef I. das Fortbestehen. Herzog Eberhard behauptete seine Befugniß, Kraft der Oberlandeshoheit, und ließ den widerspenstigen und trotzigen Stadt-Reichspostmeister in Stuttgart verhaften, und in den Gefängnißthurm sperren.

Ueber die darauf folgende Klage des Fürsten Taxis beim Kaiser Josef, erkannte dieser durch Schreiben vom 25. Mai die

Digitized by Google

Posteinrichtungen des Herzogs für null und nichtig, und ermahnte nichts zu unternehmen, was dem Reichs-Postregale präjudicirlich sei. In einem besonderen Mandate wurden die nachbarlichen Kreisstände aufgefordert, die neuen Württembergischen Posten zurück zu weisen.

Herzog Eberhard ließ sich aber nicht einschüchtern. Er protestirte nicht nur förmlich in einem an den Kaiser gerichteten Schreiben vom 10. Juni 1709 gegen dieses Alles, und erklärte: „daß er ein für allemal entschlossen sei, bei seinen hohen Regalien zu beharren," und bat den Kaiser um Nichtigkeitserklärung der gegen ihn erlassenen Rescripte, so wie um Widerruf der an seine Mitstände ergangenen Inhibitorial-Rescripte, und errichtete noch während dieser Zeit einen neuen Cours nach Ulm. Dieser Cours mußte jedoch wieder eingestellt werden, da Ulm, auf ein neues kaiserliches Rescript hin, bei der Ankunft des Wagens vor dem Thore der Stadt den Schlagbaum senkte und den Durchgang verweigerte. An den Herzog selbst erging ein abermaliger Erlaß von Wien aus, 21. März 1710, mit wiederholter Erinnerung, „von seinem Vorhaben abzustehen." Gleichwohl gerieth das Postwesen durch die kaiserlichen Maßregeln so sehr in Verfall, daß Württemberg nachgab, die Reichsposten wieder aufnahm, und die eigenen Posten dem Hause Taxis verpachtete.

So verblieben die Reichsposten in dem alten Wesen und stiegen in Glanz und in der Macht das Jahrhundert hindurch bis zu jenem großen Ereigniß — der Abtretung aller jenseits des Rheins gelegener Gebiete Deutschlands an die Republik Frankreich, welche einige Jahre später die Veränderung vieler Ländertheile zur Folge hatte. Da die erledigten Länder zu andern Gebietern übergingen, wurde die Stellung der Reichspostanstalten schwankend und ungewiß. Sie hing nun von dem Willen der neuen Beherrscher ab, weil ein verjährter Besitzstand nicht gelten konnte.

Friedrich Cotta, französischer Bürger, und wie er sich nannte, der französischen Republik General- und Ober-Postdirector in Deutschland, erließ im Namen der französischen Republik unterm 18. August 1796 ein Circulare, in welchem er die Beschlagnahme sämmtlicher Reichsposten in den von den Truppen der Republik auf der rechten Seite des Rheines besetzten Ländern ankündigte, und verfügte, das jeder Postbeamte ungekränkt auf seinem Posten

Digitized by Google

bleiben, in besonderem Schutz der französischen Republik für sich seine Familie, sein Eigenthum und Amt stehen, daß die Postbeamten einen Revers wegen der, der Republik zu leistenden Dienstreue ausstellen; — daß sich dieselben „Postbedienstete der Republik nennen, unterschreiben, die dreifarbige Kokarde aufstecken, und die kaiserlichen Postschilder, Wappen und Siegel ablegen, — so wie daß die Post-Einnahmen vom 1. Juli 1796 für die Republik verrechnet werden sollten." Cotta ließ sich unter dem Schutze der französischen Waffen in Stuttgart nieder, und nahm wirklichen Besitz von den Posten. Der Reichspostmeister Reinöhl zu Stuttgart nahm bald seine Entlassung, Postmeister Fischer zu Cannstadt aber übergab unterm 22. August ein kräftiges Promemoria an Cotta, worin er gegen die Besitznahme der Postämter in Württemberg förmlich protestirte, die Rechte seines Fürsten sich vorbehielt, und erklärte: „daß die Post-Einkünfte nicht kaiserliche Revenuen, sondern Revenuen des Fürsten von Thurn und Taxis seien, welcher als ein beim schwäbischen Kreis Sitz und Stimme habender Stand, in den Frieden mit eingeschlossen sei, oder doch gerade jetzt unterhandelt werde."

Cotta erließ jedoch am 29. August neue dringende Befehle, in deren Folge die dreifarbige Kokarde aufgesteckt, die Reverse ausgestellt, und die Amtsgelder eingeschickt werden mußten. Die französische Besitznahme der Posten dauerte aber nicht lange, da zwischen dem Herzogthume Württemberg und der französischen Republik den 7. August 1796 ein besonderer Friede zu Stande gekommen war, und bald darauf die Franzosen durch die Oesterreicher zurückgedrängt wurden.

Durch den Frieden vom 20. Dezember 1805 zu Preßburg zwischen Oesterreich und Frankreich, erhielt auch das herzogliche Haus Württemberg die Königskrone, und mit derselben die volle unbeschränkte Landeshoheit.

Fridrich Wilhelm Karl, nun unabhängiger König, benützte sogleich die ihm überkommene Macht, hob die Taxis'schen, vormals Reichsposten auf und vereinigte deren Anstalten mit den eigenthümlich gewordenen Landesposten. In dieser Verfassung blieben die Württembergischen Posten bis in die Mitte 1819. Da fand es der König angemessener, das ganze Landes-Postwesen zu verpachten, und darüber mit dem Fürsten Alexander Karl

Digitized by Google

Josef von Taxis unterm 27. Juli 1819 einen Post-Lohnvertrag abzuschließen. Das Haus Taxis erhielt die Würde eines königl. Württembergischen Erb-Land-Postmeisters als Erb-Mannlehen mit dem gesammten Landes-Postwesen, unter der Benennung: General-Direction der königl. Württembergischen Posten. Der König behielt sich die Landeshoheitsrechte, das Ober-Eigenthum der Posten, die Obergerichtsbarkeit, Bestätigung der Gesetze und Beamten, und die Schließung der Postverträge vor. Das Ministerium des Innern war oberste Postbehörde.

Im vergangenem Decennium übernahm Württemberg die Posten wieder in eigene Verwaltung, gegen Entschädigung von 1,300,000 Gulden an den Herrn Fürsten von Thurn und Taxis. Das Postwesen untersteht nunmehr dem Finanzministerium.

Statistik. Das Königreich Württemberg hat 354.$_2$ Q. M. mit 1,720.708 Einwohnern.

A. Zahl der Poststellen:

1. Postämter	108	
2. Posterpeditionen	191	
3. Postablagen	61	
	360	(1862: 315).

Auf eine Quadratmeile kommen 1.$_{02}$ Postanstalten (1854: 0.$_{52}$).
Auf eine Postanstalt kommen 0.$_{975}$ Quadratmeilen (1854: 1.$_{93}$).
Auf eine Postanstalt kommen 4.779 Einwohner (1854: 9.471).

B. Zahl der im Postdienst beschäftigten Beamten und Unterbeamten:

1. Beamten: Vorstände der Postämter, Posterpeditionen und Postablagen	360	
Postamts-Secretäre	48	
Postamts-Assistenten	48	
Postpraktikanten	206	
Verpflichtete Privat-Postgehilfen	103	
	765	
2. Unterbeamten: im unmittelbaren Dienste der Postverwaltung	280	
Land-Postboten, fußgehende	570	
„ fahrende	98	
Verpflichtete, auf Kosten und Verantwortlichkeit der Postbeamten verwendete Unterbedienstete	325	
Postconducteure	85	
	1.358	

Digitized by Google

C. Zahl der im Postdienste verwendeten Wagen, Pferde und Postillone:

1. Wagen, ärarische	172	mit 1.198	Sitzen
nicht „	409	„ 1.871	„
2. Pferde	1.011		
3. Postillone	325		

D. Zahl der im Posttransporte durchlaufenen Meilen:

1. Auf Poststraßen	431.248
2. „ Eisenbahnen	264.406

Jedes Pferd hatte im Durchschnitte 426 Meilen zu durchlaufen.

E. Uebersicht des Postverkehrs.

Briefpost-Sendungen.

Gewöhnliche Briefe frankirt	Gewöhnliche Briefe unfrankirt	Rekommand. Briefe	Briefe mit Waarenprb.	Kreuzband-Sendungen	Portofreie Briefe
9,339.330	876.759	110.383	105.651	1,538.724	2,556.560

14,527.407 Stücke.

Von der gesammten Correspondenz entfällt somit auf den Kopf der Bevölkerung: $8._3$ Briefe.

Zeitungs-Verkehr.

Expedirt wurden ..... 11,353.025 Stücke.
Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen: $6._5$ Zeitungs-Exemplare.

Ordinäre Packete, Geld- und Werth-Sendungen.

Portopflichtige ordin. Packete Stückzahl	Gew. Pf.	Geld- und Werth-Sendungen Stückzahl	Gew. Pf.	Werth fl
1,654.003	6,645.561	1,216.709	2,338.707	141,219.884

Portofreie ordin. Packete Stück	Pfund	Geld- und Werth-Sendungen Stück	Pfund	Werth fl.
219.258	1,131.182	217.685	730.381	30,376.411

transitirende ord. Packete Stück	Pfund	Geld- und Werth-Sendungen Stück	Pfund	Werth fl.
23.270	93.470	31.122	86.541	3,863.221

Auf einen Kopf der Bevölkerung kommen $0._9$ Stück ordinäre Packete, im Gewichte von $3._8$ Pfund, $0._6$ Stück Geld- und Werth-Sendungen im Gewichte von $1._3$ Pfund und Werthe von $82._{07}$ fl.

Personen-Verkehr.

Befördert wurden 476.312 Reisende, somit $^3/_{10}$ der ganzen Bevölkerung.

Digitized by Google

Nachnahme-Sendungen und baare Einzahlungen.

Nachnahme-Sendungen		baare Einzahlungen	
Stück	Betrag fl.	Stück	Betrag fl.
318.747	1,250.695	43.556	163.007

Eine Nachnahme-Sendung ergibt einen Werth von .... 3.$_9$ fl., und eine baare Einzahlung..... 3.$_7$ fl.

Finanzielles Ergebniß.

Einnahmen ..... 2,186.739 fl. 14 kr.

Hievon kommt auf:

Briefporto und Franko	572.092 fl.	29 kr.
Inländisches Päckereiporto und Franko.....	475.920 „	9 „
Inländische Reise- und Gepäckstaxen	305.986 „	34 „
Zeitungsspeditions-Gebühren.....	55.495	
Gebühren für Aufgabscheine	24.650 „	9 „
Sonstige Gebühren.....	65.958 „	14 „
Vergütungen.....	505.929 „	33 „
Erlös aus verkauften Inventarstücken.....	47.980 „	20 „
Außerordentliche Einnahmen.....	2.299 „	43 „
Vorschuß-Ersätze	130.427 „	3 „
	2,186.739 fl.	14 kr.,

mehr um 153.388 fl. 43 kr. als 1862/63.

Ausgaben..... 1,938.952 fl. 6 kr.

Hievon speciell auf:

Allgemeine Verwaltungskosten.....	127.934 fl.	57 kr.
Besondere Verwaltungskosten, Gehalte, Diäten...	449.484 „	9 „
Beförderungskosten	538.112 „	29 „
Für Mitbenützung fremder Beförderungsmittel ...	103.255 „	29 „
Aufwand auf die Montirungsverwaltung	37.672 „	5 „
Für Inventarstücke und Reparaturen an denselben	80.237 „	54 „
Auf Gebäude und Güter.....	6.241 „	19 „
Außerordentliche Ausgaben.....	5.266 „	22 „
Fremde Gelder an auswärtige Postverwaltungen ..	460.320 „	19 „
Vorschüße.....	130.427 „	3 „
	1,938.925 fl.	6 kr.

mehr um 151.978 fl. 1 kr. als 1862/63.

Es ergibt somit die Einnahme.....	2,186.739 fl.	14 kr. und
die Ausgabe.....	1,938.952 „	6 „
und das Reinergebniß	247.787 fl.	8 kr.

Von der gesammten Posteinnahme trifft es auf den Kopf: 1 fl. 12 kr.
„ „ „ Ausgabe „ „ „ „ „ 1 fl. $3^8/_{10}$ kr.
Von der Rein-Einnahme „ „ „ „ „ $9^7/_{10}$ kr.

Digitized by Google

Briefmarken. Die zuerst in Württemberg ausgegebenen Marken (Abb. 82) trugen im Mittelpunkte die Werthangabe in einer großen Zahl, an der oberen Seite das Wort „Württemberg," an der unteren „Freimarke" links die Inschrift „Deutsch-Oesterreichischer Postverein," rechts „Vertrag vom 6. April 1850." Die Marken waren in schwarzer Farbe auf färbigem Grunde ausgeführt und zwar: 1 Kreuzer chamois, 3 Kr. gelb, 6 Kr. grün, 9 Kr. rosa, 18 Kr. violett.

Im Jahre 1857 wurden diese Marken verdrängt durch andere (Abb. 83). Dieselben sind geschmückt mit dem Wappen des Königreiches Württemberg, darüber liest man das Wort „Freimarke" und an den drei anderen Seiten die Angabe des Werthes nach Kreuzern. Der Druck ist färbig auf weißem Papier und zwar: 1 Kreuzer hellbraun, 3 Kr. orange, 6 Kr. grün, 9 Kr. rosa, 18 Kr. blau.

Nr. 82.

Nr. 83.

Nr. 84.

Nr. 85.

1862 wurden die Farben geändert, 1 Kr. grün, 3 Kr. roth 6 Kr. blau, 9 Kr. braun, 18 Kr. orange.

Außer diesen Marken bedient man sich in Württemberg noch einer Marke (Abb. 84) für diejenigen Briefe, deren Empfänger nicht zu ermitteln war, und dem Absender zurückgesandt wird. Auch diese Marke trägt in einem runden Schilde das württembergische Wappen mit der Krone und die Umschrift: „Commission für Retourbriefe." Die Farbe ist schwarz auf weiß.

Die Freicouverts führte Württemberg erst 1862 ein. Sie sind achteckig, enthalten in der Mitte die Werthangabe in großen Zahlen, oben das Wort „Württemberg" und unten die Angabe des Werthes in Buchstaben. Die Couverte sind: 3 Kr. rosa, 6 Kr. blau, 9 Kr. braun.

Im Jahre 1865 kam zu diesen ein 1 Kreuzer-Couvert ganz gleich in der Ausstattung mit den früheren, jedoch in grüner Farbe. (Abb. 85).

Digitized by Google

Vergleichende Uebersicht
des Post-Verkehrs im deutsch-österr. Postverein.

	Auf eine Postanstalt kommen Quad. Meil.	Auf eine Postanstalt kommen Bewohner	Auf den Kopf der Bevölkerung kommen Briefe	Zeit. Expl.	Fahrpostgt.
Baden	0.77	3741	10.5	6.3	1.65
Baiern	1.4	8127	6.8	9.3	1.2
Braunschweig	1.3	5648	6.1	5.4	2.1
Bremen	—	—	9.03	0.12	0.44
Hamburg	—	—	—	—	—
Hannover	1.7	4768	5.8	3.6	1.3
Lübeck	—	—	10.4	15.9	1.6
Luxemburg	—	—	7.4	1.3	—
Mecklenburg-Schwerin	3.01	6813	6.7	3.2	1.39
Mecklenburg-Strelitz	4.5	9006	4.7	1.4	1.3
Oesterreich	3.8	11586	3.5	1.08	0.35
Oldenburg	2.3	6026	5.8	7.1	1.19
Preußen	1.4	5026	7.99	4.3	1.3
Sachsen	1.09	8199	8.4	4.1	2.3
Thurn und Taxis	—	—	—	—	—
Württemberg	0.9	4779	8.5	6.5	1.5

Digitized by Google

Die nicht deutschen Staaten.

Wiewohl Verfasser bestrebt war, auch die nicht deutschen Länder, derselben Behandlung wie die Länder des deutsch-österr. Postvereines zu unterziehen, so gelang dies doch nur in den wenigsten Fällen. So mangelt bei vielen Ländern eine eingehendere Postgeschichte und eine vergleichende Statistik. Die Ursache liegt hauptsächlich in jedem Mangel eines Anhaltspunktes, trotzdem alle nur halbwegs brauchbaren Behelfe durchforscht wurden. Eine desto größere Aufmerksamkeit konnte der Briefmarkenkunde zugewendet werden, und glaubt Verfasser durch die mit Mühe zusammen gestellten Abbildungen und Erklärungen einen Ersatz, für die Lücken in Geschichte und Statistik zu bieten.

Die fremdsprachlichen Bezeichnungen auf den Briefmarken hat Verfasser am Schlusse der Markenbeschreibung folgen lassen, um namentlich den Sprach-Unkundigen einen Dolmetscher zu bieten.

Königreich Belgien.

Geschichte. Kaiser Maximilian I. verwaltete für seinen Sohn Philipp die Burgundischen Länder, und so war es nöthig, ein Mittel zu finden, die Regierungsbefehle am schnellsten hin und her befördern zu können. Der kaiserliche Günstling Francesko de Taxis, legte dem Kaiser einen Plan vor, wie eine regelmäßige reitende Post mit Abwechslung der Pferde an gewissen Plätzen zwischen Wien und Brüssel anzulegen sei, die allen Wünschen genüge (Siehe Thurn und Taxis). Maximilian gab im Jahre 1516 dem Vorschlage seinen Beifall, und ernannte als Herzog von Burgund den genannten Taxis zum niederländischen General-Postmeister. Derselbe legte infolge dessen eine Reit-

post an von Brüssel nach Frankreich, und von Brüssel nach Flamisoul, Kreuznach, Hochstift Speyer, über Rheinhausen, durch Württemberg, Augsburg nach Wien, und durch Tirol, Mailand, Mantua nach Venedig und Rom.

Dieser Cours, jedenfalls der Anfang eines Postwesens in dem heutigen Belgien, gerieth ungeachtet reichlicher Einnahme und Unterstützung von Jahr zu Jahr in Verfall, bis Jakob Henott, Postmeister in Köln, dem Kaiser Rudolf II. einen Plan vorlegte, wie das in Verfall gekommene Postwesen wieder in Aufnahme und die niederländisch-italienische Post an sich gebracht werden könnte. Der Kaiser genehmigte den Vorschlag, und Henott legte auf eigene Kosten einen Cours von Köln über Bonn, Remagen, Waldesch und Wallstein nach Kreuznach an, wo die Influenz in die Taxis'sche Post von Brüssel nach Augsburg und Italien genommen wurde. Trotz den angestrebten Verbesserungen, wurden diese Posten noch mehr zerrüttet, so daß 1597 Leonhard von Tassis dieselben wieder übernehmen mußte.

So blieben diese Posten bis 1790, in welchem Jahre sie sich von den Reichsposten (Taxis) trennten.

Nun mehr ist das belgische Postwesen eines der Besten der Welt. Durch k. Befehl vom 27. Jänner 1850 wurde die Centralbehörde für das Postwesen organisirt. Dieses ist das Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Speciell für das Postwesen ist ein General-Director bestellt, dem wieder 4 Provizial-Postdirectionen unterstehen.

Statistik. Belgien unterhält blos eine Briefpostanstalt, wogegen die Fahrpost in Privathänden ist.

Die Zahl der Briefe belief sich 1847 auf 9,023.929 Stück, 1856 auf 18,965.479 St., 1859 auf 21,529.820 St., 1861 auf 26,043.368 (auf den Kopf. $5._{53}$) und 25,493.710 Zeitungsblätter ($5._{43}$ auf den Kopf).

Die Einnahme von der Post belief sich 1864 auf 3,160.000 Francs.

Briefmarken. Das Königreich Belgien führte die Briefmarken im Jahre 1849 ein, und die zuerst ausgegebene Marke trug das Bild des Königs Leopold's im Viereck (Abb. 86), nebst der Angabe des Werthes. 10 Centimes dunkelbraun, 20 C. blau. Die zweite Emission vom Jahre 1850 trägt das Bild des Königs im Oval (Abb. 87). 10 C. dunkelbraun, 20 C. blau. 40 C. roth; hiezu kam 1860 1 C. grün.

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google

In neueſter Zeit 1865 wurden neue Marken ausgegeben, eben auch mit dem Bildniſſe des Königs Leopold I. geziert, und zwar 10 C.

Nr. 86.

Nr. 87.

Nr. 88.

grau, 20 C. blau, 30 C. braun, 40 C. Carmin und 1 Franc lila. (Abb. 88.)

Königreich Dänemark.

Geſchichte. Im Jahre 1611 wurde zwiſchen den beiden Hauptſtädten Kopenhagen und Chriſtiania (in Norwegen) eine regelmäßige Briefpoſt in Gang geſetzt. Dieſer Cours iſt als erſter Verſuch zur Einführung des Poſtweſens in den däniſchen Staaten anzuſehen.

König Chriſtian IV. von Dänemark hatte zuerſt den Grund zu dem Poſtweſen in Dänemark durch ein Reſcript vom 22. November 1624 an die Lehensleute gelegt, wonach Poſtboten (Poſtbud) zwiſchen Kopenhagen und Hamburg angeſtellt wurden, die zu Wagen von den Bauern befördert werden ſollten, gegen eine beſtimmte Bezahlung. Jene Poſteinrichtung erhielt eine vollſtändige Organiſation durch die Verordnung vom 24. Dezember 1624. Es ſollte ein Poſtmeiſter in Kopenhagen angeſtellt werden, der unter der Aufſicht von 4 Poſtdirektoren ſtände, welche von den damals in der Hauptſtadt beſtehenden vier Handels-Kompagnien (der isländiſchen, der oſtindiſchen, der Tuch- und der Seide-Handlungs-Kompagnie) gewählt werden ſollten, indem dieſe wegen des Handels bei dem Gedeihen jener Poſteinrichtungen beſonders intereſſirt waren. Zwei Poſtboten wurden von den Direktoren angenommen zur Beförderung von Briefen und Packeten nicht allein nach Hamburg, ſondern auch nach Jüttland über Kolding, von wo aus der dort beſtellte Poſtmeiſter die Weiterbeförderung vermittelſt Fußboten (Fedbud) von einer Stadt zur andern beſorgte. Durch dieſelbe Verordnung wurde auch ein Poſtengang eingerichtet von

Digitized by Google

Kopenhagen nach Laaland und Falster, ebenso nach Helsingör, nach Schonen und den weiterliegenden Provinzen, endlich auch nach Kallnudborg. In jeder Stadt, durch welche ein Postbote passirte, wurde ein Bürger gewählt um dem Postwesen zur Hand zu gehen. Bei ihm kehrte der Postbote ein, um die Briefe in Empfang zu nehmen, welche gesammelt worden waren, oder welche während seines Aufenthaltes noch geliefert wurden, wofür ein solcher Postassistent $^1/_3$ des Briefgeldes erhielt und Freiheit von bürgerlichen Lasten genoß. Der Verordnung war eine billige Taxe für die Briefe (Taxt for Breve) nach der Wegesstrecke angefügt.

Bereits 1653 erhielt das dänische Postwesen neue Verbesserungen nach dem Vorschlage des Povel Klingenberg, welchem sogleich die Leitung des gesammten Posteinrichtungen (Post-Indretning) unter dem Titel eines Generalpostmeisters, und zwar auf die Weise übertragen wurde, daß er alle Kosten bestreiten, aber dagegen die Einnahme, welche das Postwesen nach der vorgeschriebenen Taxe lieferte, zu beziehen haben sollte. Durch die Verordnung vom 30. November wurde bereits eine Fahrpost (agende Post) oder sogenannte Messagerer, zur Beförderung von Reisenden und zur Versendung baaren Geldes zwischen Kopenhagen und Hamburg eingerichtet.

Der General-Postmeister Klingenberg trat mit königlicher Genehmigung alle seine Rechte auf das dänische Postwesen dem Feldmarschallieutenant Grafen Christian Gyldenloeve gegen eine Summe von 12.000 Speziesthalern ab. In Folge dessen wurde das General-Postmeisteramt nach dem Vorbilde anderer Staaten dem Grafen als eine Art Lehen übertragen, für sich und seine männlichen Erben auf gleiche Weise, wie es Klingenberg gehabt hatte. Doch die norwegische Post behielt Klingenberg bis 1694, wo sie dem General-Admiral Ulrich Christian Gyldenloeve einem Bruder des Klingenberg als Lehen übertragen wurde.

Unterm 25. Dezember 1694 erschien eine neue in dänischer und deutscher Sprache geschriebene Postordnung für Dänemark und Norwegen sammt den Fürstenthümern Schleswig und Holstein.

Durch eine am 6. Oktober 1711 geschlossene Vereinbarung mit des Grafen Christian Gyldenloeves Witwe, Dorothea rag und deren Curator dem Geheimrath Grafen Ahlefeld,

Digitized by Google

im Namen ihrer minderjährigen Söhne Christian und Friedrich Danneskiold Samsoë, fiel der Besitz des Postregals in Dänemark gegen eine jährliche Summe von 4000 Rthlr. an den König wieder zurück. Schon vom 11. September 1711 an wurde das Postwesen für königliche Rechnung verwaltet und die Post-Angelegenheiten einem Collegio übergeben, das General-Postamt genannt wurde.

1801 wurde unterm 28. März eine neue Briefposttaxe für Dänemark, Schleswig und Holstein erlassen.

Im Laufe der fünfziger Jahre sind in der dänischen Monarchie im Vergleiche zu anderen Postgebieten sehr viele Briefsammlungsstellen eingerichtet worden. Dem dänischen Postwesen gebührt besondere Anerkennung für die Förderung dieser für die Correspondirenden auf dem Lande so nützliche Einrichtung.

Mit dem 1. Juli 1850 erfolgte der Beitritt von Schleswig-Holstein an den deutsch-österreichischen Postverein. Seit dem letzten Kriege zwischen Oesterreich und Preußen einerseits, Dänemarks andererseits, wird durch die Eroberung Schleswig-Holsteins, das Postwesen in diesen zwei Ländern von den ersteren verwaltet.

Statistik. Der Postverkehr in Dänemark hat von Jahr zu Jahr zugenommen, im Jahre 1841 haben die sämmtlichen Postanstalten 3,073.693 Briefe versandt, an Geld- und Werthsendungen sind 48,884.612 Thlr. befördert worden, während der Reisendenverkehr 25.767 betrug.

Die Anzahl der Poststellen betrug 1854: 115 Postanstalten, außerdem 1 Oberpostamt zu Hamburg und 1 zu Lübeck. Es kam also 1 Postanstalt auf $9._{03}$ Q. M. und auf 21.932 Bewohner.

Briefmarken. Das Jahr der Einführung der Briefmarken in Dänemark ist 1851 und die zuerst ausgegebene Marke (Abb. 89), enthielt die Angabe des Werthes in der Mitte, und die Umschrift „kgl. Post-Frimaerke," und

Nr. 89.

Nr. 90.

Nr. 91.

Nr. 92.

war blau. Zu gleicher Zeit erschien eine Marke zu 4 Rbsk. mit einem Wappen.

Die 1853 erschienene Marke (Abb. 90) ist sehr künstlich ausgeführt; in einem Kranze von Blättern ruhen kreuzweis über einander Scep-

Digitized by Google

ter und Schwert, darüber die Krone, an den äußern Rändern lieſt man die Inſchrift: „k. g. l. poſt Frimaerke,“ ſo wie die Angabe des Werthes in Buchſtaben. Der Grund war punktirt und die Marken in folgenden Farben: 2 Sk. blau, 4 Sk. braun, 8 Sk. grün, 16 Sk. lila.

1860 und 1864 erlitt die Marke eine Aenderung dadurch, daß der Grund anſtatt punktirt ſchraffirt wurde. Das 1865 ausgegebene Couvert (Abb. 91) zu 4 Skillingen iſt auch geziert mit einer Krone, dem Scepter und Schwerte, ſowie der Inſchrift: „kgl. poſt Frm.“

Auch die däniſch-weſtindiſche Kolonie St. Thomas (Inſeln St. Croix, St. Thomas und St. Johns) haben ihre eigene Marke (Abb. 92), ſie iſt in der Ausſtattung ganz gleich den in Dänemark gebräuchlichen Marken, nur daß der Werth nach Cents berechnet iſt.

Briefmarken-Dictionnair:

Kongeligt Post Frimärke, königl. Poſtfreimarke.

Donaufürſtenthümer.

Geſchichte. In neuerer Zeit hat das Poſtweſen in den Donaufürſtenthümern einige Verbeſſerungen erhalten. Doch iſt dieſes nicht lange her, früher war dasſelbe noch ganz in ſeiner Kindheit.

Das Reiſen hat auch ſeine ganze wilde Poeſie behalten. In der Regel liegen die walachiſchen Poſten als vereinzelte Gehöfte zwiſchen den Orten oder andern Anhaltspunkten. Weder Schild noch Wappen, noch die Größe des Gebäudes, oder der Umfang der Stallungen ſind es, die den Fremden eine Poſt ſchon aus der Ferne erkennen laſſen, ſondern lediglich thun das die zahlreichen und großen Heu- und Fruchtſchober, welche ringsum aufgeſtapelt liegen. Darüber erheben ſich die langen Balken von mehreren Hebelbrunnen. Erſt nachdem man durch die Reiſerumzäumung des Poſthofes eingefahren, iſt man im Stande die Gebäude von den ſie dicht umgebenden Schobern zu unterſcheiden.

Die Ankunft einer Extrapoſt bringt das regſte Leben in das Perſonal, und die Stimme des Lokophet de Poſte oder Capitano (Poſtmeiſter) tönt um ſo gebieteriſcher und lauter, je höher er die Paſſagiere nach ihrer äußern Erſcheinung taxirt. Die Pferde zur Weiterbeförderung der Reiſenden werden in der Regel erſt von den Weideplätzen geholt, die einfachen Geſchirre an den Wagen

Digitized by Google

befestigt, die Pferde in dieser Weise angeschirrt und in vollem Galopp auf der staubigen Straße weiter gefahren. Die Postwagen, Karutza genannt, sind höchst einfach construirt, meist ganz aus Holz ohne jeden Eisenbestandtheil. Die Stelle der Federn und Polster vertritt ein hineingelegter Bündel Kukurutzstroh, der Passagier hat gerade so viel Platz um den Rücken an den Hintergrund des Wagens zu lehnen, und die Füsse neben dem vorgestellten Koffer vorbei auszustrecken. Nie werden vor einer solchen Karutza weniger als vier, in der Regel aber acht und bei schlechtem Wetter bis zu zwölf und mehr Pferde gespannt. Da immer nur zwei und zwei Pferde neben einander gespannt werden, so hat ein Postgespann der Art eine ungeheuere Länge, und bietet in Hinblick auf den kleinen Wagen einen wahrhaft barocken Anblick dar.

Die Versendung der Briefe wird nicht mit der gehörigen Sicherheit betrieben. Wer es vermag, zieht es daher vor, die Briefe durch besondere Boten zu überschicken.

In mehreren größeren Orten sind österreichische Postämter aufgestellt, welche die Correspondenzen besorgen. Am deutlichsten ersieht man den schlechten Zustand des Postwesen in den Donaufürstenthümern aus der Thatsache, daß sich die gesammte Handelswelt gegen die Aufhebung der österreichischen Postämter, und Einführung eigener Landesposten, sträubte, und ersteren stets den Vorzug einräumte.

Und so sind bis heutigen Tages, trotz der beschlossenen Aufhebung der österr. Postämter, dieselben in voller Thätigkeit.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir zugleich des Postwesens in Serbien gedenken.

Serbien hatte bis zum Jahre 1839 keine Postanstalt. Nur zur Beförderung der Correspondenz der Regierung wurden reitende Boten unterhalten. Als man aber im erwähnten Jahre die Verfassung publicirte und die Landesverhältnisse gesetzmäßig ordnete, dachte man zugleich an die Errichtung einer Postanstalt, welche auch sofort ins Leben trat, aber erst durch die Gesetze vom 15. Oktober 1843, und 27. Oktober 1847 gehörig geregelt wurde.

Diesen Gesetzen gemäß, besteht in Serbien eine Hauptpostdirektion, Posten und Posterpeditionen und Postrelais. Die Organisirung des Dienstes ward nach österreichischem Muster genom-

Digitized by Google

men. — Für ausländiſche Briefe und Zeitungen beſteht in Belgrad eine öſterreichiſche Poſtexpedition.

Statiſtik. Die Einnahme aus dem Poſtweſen bezifferte ſich 1860 auf 476,767 Piaſter.

Briefmarken. Die 1854 erſchienenen Marken haben neben der Bezeichnung ihres Werthes einen Büffelkopf und einen Stern über einem Poſthorn; die 54 Paras geltende Marke (Abb. 93) iſt grün auf grün, die 81 Paras-Marke blau auf hellblau, und die 108 Paras-Marke

Nr. 93.

Nr. 94.

Nr. 95.

Nr. 96.

Nr. 97.

blau auf blaßroth gedruckt. 1861 kam zu dieſen Marken eine 40 Paras blau (Abb. 94) und 80 Paras roth, dann eine Zeitungsmarke zu 5 Paras ſchwarz (Abb. 95).

Die 1862 erſchienenen Marken haben einen Adler und Büffelkopf mit Stern ober einem Poſthorn, und ſind 3 Paras gelb, 6 Paras roſa, 30 Paras blau (Abb. 96). 1865 kamen Marken mit dem Bildniſſe des Fürſten Couſa (Abb. 97) 2 Paras gelb, 5 Paras blau, 20 Paras roth.

Briefmarken-Dictionnair:

ПОРТО СКРNСОРN, (porto skrisori) Portofreimarke.
ПОРТО Г'АН,ЕТЕN, (porto gazetei) Zeitungsmarke.

Kaiſerthum Frankreich.

Geſchichte. Die meiſten Schriftſteller nennen Ludwig XI. König von Frankreich als den Erfinder des Poſtweſens, welche Behauptung unrichtig iſt, weil viele Jahrhunderte vor Ludwig in

Digitized by Google

mehreren Ländern eben dieselben Einrichtungen vorhanden waren, und die Posten Ludwigs nichts anderes als eine Nachahmung des cursus publicus der Römer waren.

Das eigentliche Postwesen in Frankreich gründet sich auf die Zeit der Errichtung der Pariser Universität (1205). Zur Bequemlichkeit der Studirenden errichtete die Universität eine Botenanstalt, welche die Briefe, Effekten und Gelder der Studirenden besorgte. Diese Boten wählte die Universität zum Theil aus dem bemittelten Bürgerstand von Paris, damit solche in den Zeiten, wo sie wegen Kriegsunruhen nicht reisen konnten, oder wo die Gelder für die Studenten aus ihrer Heimath nicht zur rechten Zeit eingingen, letztere mit Geldvorschüssen unterstützen konnten, und diese Boten, hießen die „grands Messagers." Ihrer war eine bestimmte Anzahl, und sie konnten nur für den Dienst der Lehrer und Schüler der Diöces Reisen machen. Die anderen sogenannten „kleinen" oder „ordinären Boten" waren solche, die Reisen nach den Provinzen machten, und wurden auch oft die fliegenden Boten (Nuncii volantes) genannt, und bestellten auch die Briefe anderer Leute. Die Regierung überließ die Einkünfte davon der Universität. Diese Universitäts Botenschaft dauerte etwa 450 Jahre. Im Jahre 1661 ging sie durch ihre übertriebenen Porto-Forderungen und Langsamkeit unter.

Im Jahre 1464 erwog Ludwig XI. mit seinem Staatsrathe, daß es seiner und der Staats-Angelegenheiten wegen höchst nöthig und wichtig sei, von allen Seiten her die neuen Vorgänge schleunig zu erfahren, seine Befehle schnell wissen zu lassen, und deshalb in allen Städten, Burgen, Schlössern und wo es sonst bequem erachtet würde, eine Anzahl Pferde halten zu lassen, mit welchen die Befehle und Berichte aus den Nachbarstaaten eiligst fortgebracht werden könnten. Zu diesem Zwecke entschloß er sich, auf den Hauptstraßen innerhalb Frankreichs Pferdewechsel errichten zu lassen, und erließ das höchst merkwürdige „Edit pour l' Etablissement des Postes, en date à Luxies près Doules, le 19. Juin 1464." Nach diesem sollten auf den großen Landstraßen von 4 zu 4 Lieues ($2^2/_5$ geogr. M.) vereidete und redliche Lehnsmänner für den königl. Dienst angestellt werden, die 4, 5 und mehr Pferde unterhalten können. Ein Rath sollte als Grand-Maître des Couriers de France ernannt werden, der stets um die Person des Königs sei und dessen

Digitized by Google

Aufträge wohl ausrichte. Die von demselben angestellten Personen sollten Maîtres tenans les chevaux courans pour le Service du Roi genannt werden. Sie waren verpflichtet, auf erhaltenen Befehl sogleich alle Couriere und Abgeschickte zu begleiten, welche einen Paß des Grand-Maître vorzeigten und die Rittgebühren bezahlten, und mußten alle Cabinets-Ordres und die Berichte der Statthalter, Befehlshaber und Offiziere in den Provinzen befördern, wenn jene durch einen Paß des Grand-Maître, die Berichte aber von den Beauftragten des Grand-Maître, die sich an der Grenze und in jeder beträchtlichen Stadt aufhielten, bescheinigt waren. Jedem dieser Kron-Maîtres war bei Todesstrafe untersagt, ohne des Königs und des Grand-Maîtres Befehl irgend Jemandem Pferde zu geben. Nur dem heiligen Vater Pabst, und den im Bündnißstehenden auswärtigen Fürsten war erlaubt, ihre Couriere und Boten mit diesen Kronpferden, gegen vollständige Bezahlung und unter gewisser Einschränkung, fortbringen zu lassen. Durch dieses Edikt erhielten 230 Städte und Marktflecken Postanstalten.

Zum Gedächtniß dieser Einrichtung soll der König eine Schaumünze haben prägen lassen, deren Vorderseite sein Bildniß mit einem kleinen Hute von einer einfachen Krone umschlossen zeigte, mit der Umschrift: Ludovicus XI. D. G. Francor. Rex Christianiss. Auf der Rückseite waren zwei im Galopp reitende Couriere; der mehr Vorreitende hat hinter sich ein Felleisen. Die Umschrift lautet: Qui pedibus volucres anteirent cursibus auras. Unter den Reitern steht das Wort: „Decursio.“ K. Ludwig erklärte auch die Botenanstalt der Universität als Staatsgut, und bewilligte der Universität eine Entschädigung von 300,000 Livres Tournois jährlich, welchen Betrage dieselbe auch bis zum Jahre 1788 regelmäßig erhielt, dann aber die Zahlung unterblieb.

Karl VIII. erließ gegen die Beamten, welche als Chevauchêrs de l'ecurie du Roy (königl. Marstallbereiter) die Obsorge auch auf die Posten hatten, und ihre Pflichten vernachlässigten, ein Straf-Patent vom 27. Januar 1487, und ernannte den Stallmeister Robert Paon zum Aufseher der Chevauchêrs im ganzen Königreiche, mit der Macht, die untauglichen Beamten abzuschaffen und tüchtige Männer zu Courieren und Depeschen Bestellern anzunehmen.

Digitized by Google

Heinrich IV. verordnete 1597 in gewissen Entfernungen von 7—8 Lieues (4 Meilen) Miethspferde bereit zu halten, damit die Reisenden wohlfeil und bequem, auch bald von einem Orte zum andern kommen könnten, jedoch nicht zum Nachtheil der Courier-Anstalten. Aus dieser Einrichtung entstanden zwei ganz abgesonderte Anstalten, nämlich die der Stations- oder Courier-Posthaltereien, und die des Lohnfuhrwerks, welche zu 10 Livres jährlich für jedes Pferd, verpachtet wurden.

Durch diese Relais, die zu Königlichen gemacht wurden, litten die Postmeister einen ungemein großen Abbruch, weil Niemand die weit theuereren Extra Post-Pferde nahm. Man vereinigte daher beide Pferdewechsel und setzte das Postgeld auf die Hälfte herab; so entstanden die noch jetzt gebräuchlichen Extra- und fahrenden Posten.

Durch die Ernennung des ersten Staats- und Kabinets-Ministers Guillaume Fouquet de la Varenne zum Post-Chef (Général des Postes et chevauchérs de l'ecurie de Sa Majesté) glaubte der König dem Postwesen einen höhern Rang zu geben, und dasselbe zu heben. Um diese Zeit wurde die Benennung: Postmeister (Maîtres de Postes) allgemeiner. Unter Richelieu wurden statt eines Post-Chefs, dreie aufgestellt; 1643, ein Jahr nach Richelieu's Tode wurde zwar die Dienstverwaltung abgeändert, und man stellte Beamte an, welche die angekommenen Briefe controliren, wiegen und austaxiren, die abgehenden eintragen, die Beschwerden untersuchen und auf die Befolgung der Postverordnungen Obacht halten mußten; aber schon nach 12 Jahren, 1655, schaffte man auch diese Einrichtungen ab, und ordnete vier Ober-Aufseher (Intendanten) an, die mit einigen Unterbeamten alle Postgeschäfte besorgten. Die Einkünfte des Postwesens wurden zur Erhaltung desselben benützt, während der Ueberschuß unter die Postbeamten getheilt wurde. 1668 wurde der Kriegsminister Louvois zum Postchef ernannt. Dieser theilte auch den Ueberschuß aus dem Postwesen der Staatskasse zu. Er hob 1676 die Intendanturen auf, und verpachtete das Postwesen an Lazare Patin für 1,200.000 Livres Pacht auf eilf Jahre, mit der Zustimmung die Portotaxen für Briefe und Packete zu erhöhen.

Im Jahre 1783 bestimmte Ludwig XIV. die Pachtsumme auf 1,800.000 Livres, vereinigte mit dieser Postenpachtung verschiedene Rechte und Einkünfte aus Städten und Dörfern, die zum Leibgedinge

Digitized by Google

des Herzogs von Orleans gehörten, und bewilligte diesem Prinzen 10,000 Livres als eine jährliche Pension, aus den Posteinkünften.

Die Edikte vom 10. Jänner 1669 und vom 30. Juni 1681 befreiten die Postmeister von den Steuern für ihre Besitzungen, von allen öffentlichen Lasten und Abgaben, Geldabzügen, Pferde und Fouragelieferungen, Einquartierungs und Kriegslasten, von Vormundschaften und der Beschlagnahme ihres Eigenthums. Ihnen wurde erlaubt, 60 Morgen Land zum Acker- und Weinbau, an Waldung und Wiesen zu pachten, den Courieren und Postillonen steuerfrei Lebensmitteln unbeschränkt zu verkaufen, auch nach einer niedern Abschätzung eine Gastwirthschaft zu treiben. Die Erklärung des Königs vom 8. Januar 1692 erlaubte sogar den Postmeistern, das Amt an einen ihrer dienstfähigen Söhne oder an einen annehmlichen Bekannten abzutreten.

Mit den königlichen Posten wurde das Universitäts-Botenwesen vereinigt, wofür Patin auch eine Pachtsumme an die Universität zu entrichten hatte. Sein Nachfolger Colombier, wollte sich der Pachtverbindlichkeit gegen die Universität entziehen. König Ludwig XIV. entschied jedoch zu Gunsten der letzteren; Colombier mußte bis Ablauf seiner Pachtzeit fortzahlen, und dann sollte es der Universität freistehen, ihre Botenanstalt höher zu verpachten, doch nur an den Pachter der königl. Posten. Dieser Pacht war bis 1698 bis auf 49.685 Livres gestiegen, und wurde 1716 vom Könige bis auf die Summe von 60.000 Livres erhöht.

Im Jahre 1673 betrug in Frankreich das geringste Briefporto 2 Sols ($^1/_{10}$ Fr.) und das höchste 5 Sols ($^1/_4$ Fr.) Diese Tarifsätze bestanden ohne merkliche Aenderungen bis 1775.

Im Jahre 1738 wurde die Pachtsumme auf 3,947.543 Livres bestimmt, und zwar deshalb weil mit dem Postwesen das ausschließende Privilegium verbunden war, alle Sänften in Frankreich zu liefern, welches Vorrecht früher Prinz Karl von Lothringen als Theil seiner Einkünfte inne hatte.

1759 wurde unter der Regierung Ludwig XV. vom General-Finanz-Controleur Charles Humbert Perron de Chamousset eine Stadt-Briefpost eingeführt, welche bis jetzt, natürlich vervollkommnet noch besteht. Auch erschien in diesem Jahre unter dem 17. Juli der erste vollständige Code in Frankreich, welcher alle damals bekannten Gegenstände und alle Postverordnungen, die bis dahin erlassen worden waren, umfaßte.

Digitized by Google

Im ersten Regierungsjahre Ludwig des XVI. im September 1774 wurde der Staats- und Finanzminister Anne-Robert Jacques Turgot zum Chef des Postwesens ernannt. Er begann seine Thätigkeit mit der Vereinigung der Briefposten mit den königl. fahrenden Posten, ließ diese Einrichtungen durch die Edikte vom 7. und 14. August 1775 bestätigen, und bewirkte dadurch die Ersparung einer doppelten Ausgabe, die sich früher auf 4 Millionen Livres jährlich belief.

1786 erfolgte die letzte (23.) bis 1791 dauernde Verpachtung der Posten und Sänftenlieferung für 10,800.000 Livres. Diese Summe ward zwei Jahre nachher wegen Verminderung der damals so sehr gehäuften Portofreiheit in den Geschäftszweigen, auf 11 Millionen Livres gesteigert.

Das Decret der französischen National-Versammlung vom 12. Juli 1790 hob sämmtliche, seit Ludwig XI. zu Gunsten der Postbeamten erlassene Verfügungen, die 100.000 Livres, Besoldung der Post-Intendanten, und die 300.000 Livres welche für Postgeheimnisse bestimmt waren, auf. Jedem Postmeister wurde zur Schadloshaltung jährlich 30 Livres für jedes Dienstpferd festgesetzt; später durfte jedoch diese Entschädigung im Ganzen nicht über 450 und nicht unter 250 Franken, nach Beschaffenheit der Station betragen. Alle Titeln und Einkünfte der Obern wurden eingezogen und dagegen einem königlichen Ober-Post-Commissär die Aufsicht und Leitung des gesammten Postwesens überlassen. Die Postbeamten mußten in der Revolutionszeit das Geheimhalten der Briefe eidlich angeloben, zwei General-Controleure vereinigten in ihren Aemtern den Beruf der Inspecteurs, Visitatoren und Posträthe, jeder erhielt 6000 Franken Gehalt.

In der Revolutionszeit ließ man in den Posthäusern und auf den Landstraßen den Courieren die Briefe wegnehmen, die verdächtig scheinenden, besonders die des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten und die des spanischen Gesandten eröffnen, zwang die Postbeamten die ihnen anvertrauten Briefe herauszugeben, und bestrafte jedes Verweigern, das leiseste Bedenken als ein Kriminalvergehen.

Der Präsident de Richebourg und fünf Administratoren bildeten damals den Vorstand der Postanstalt.

Nach der zweiten Rückkunft König Ludwigs XVIII.

Digitized by Google

nach Paris (8. Juli 1815) erklärte der Staatsminister Graf Beugnot, das Postwesen in Frankreich durchgehends als eine königliche Anstalt.

Das französische Postwesen befaßt sich, wie das Englische nur mit der Beförderung der Briefe.

Die Oberbehörde bestand bis 1830 aus drei Postadministratoren, die aber wegen ihrer Abwesenheit in den Julitagen entlassen, und später die General-Postdirektion als ein Theil des Finanzministeriums eingeführt wurde.

Durch Verfügung vom 5. Jänner 1831 wurde das Amt eines Generaldirektors des Postwesens aufgehoben, und dagegen ein Ober-Postdirektor und zwei Unter-Direktoren angestellt.

Unter diesen standen 30 Post-Inspektoren, die die eigentliche Aufsicht über das Postwesen führten.

Nunmehr besteht wieder eine General-Postdirektion. Nach den statistischen Daten ersieht man, welchen Aufschwung das Postwesen Frankreichs genommen; es ist jetzt eines der Besten der Welt.

Statistik.

	Zahl der beförderten Briefe	und Zeitungsnummern.
1847:	126,480.000	90,275.466
1849:	158,268.000	146,528.433
1856:	252,014.800	127,321.445
1857:	252,453.800	144,295.200
1858:	253,234.000	151,298.000
1859:	258,900.000	165,300.000
1860:	263,500.000	179,138.000
1861:	273,200.000	188,930.000
1862:	283,000.000	202,000.000
1863:	290,000.000	212,000.000

Auf den Kopf der Bevölkerung kamen also: $7._{70}$ Briefe und $5._{65}$ Zeitungen.

1863 waren 90% der Briefe frankirt. Die Geldanweisungen betrugen: 3,710.000 Fr. — Die Roheinnahme der Post war 69,928.119 die Ausgabe 47,370.217, somit der Reinertrag 22,557.902 Fr. Zur ersten Summe lieferten die Briefe 58 Mill. die Drucksachen 6,073.814 Fr.

Briefmarken. Die Briefmarken Frankreichs, bieten einen interessanten Beitrag zu der Geschichte dieses Reiches, indem jede derselben Kunde gibt von der innerhalb dieser Zeit herrschenden Regierungsform. Die zweite französische Republik hatte noch nicht den ersten Jahrestag ihrer Proklamirung begangen, als am 1. Jänner 1849 der Gebrauch der Briefmarken ins Leben trat. Natürlich drückte sie der zuerst erschie-

Digitized by Google

nenen Marke (Abb. 98) ihren Stempel mit dem Bildniß der Republik auf. Die Marken waren 10 Cent. olivenbraun, 15 Cent. grün, 20 Cent. schwarz, 25 Cent. blau, 40 Cent. orange, 1 Franc carmin.

1852 wurde diese Marke durch das Bildniß des Präsidenten Louis Napoleon Bonoparte verändert (Abb. 99), 10 Cent. olivenbraun 25 Cent. blau.

Schon 1853 wurden die Briefmarken mit dem Bilde des Kaisers Napoleon III. geschmückt (Abb. 100). 10 Cent. hellbraun, 25 Cent. blau, 40 Cent. ziegelroth, 1 Franc carmin. 1854 kamen hiezu 5 Cent. grün, 20 Cent. blau, 80 Cenl. carmin und 1860 1 Cent. olivengrün.

Nr. 98.

Nr. 99.

Nr. 100.

Nr. 101.

Nr. 102.

Nr. 103.

1862 erschien eine neue Marke zu 2 Cent. braun (Abb. 101) mit dem Bildnisse des Kaisers mit einem Lorbeerkranze, und 1863 eine solche zu 4 Cent. lila.

Ueberdies existirt eine eigene Marke für unzulänglich frankirte Briefe (Abb. 102), welche solchen Briefen von der Postverwaltung aufgeklebt wird, 10 und 15 Cent. schwarz.

Die französischen Colonien, mit Ausnahme von Algerien, wo die in Frankreich gebräuchliche Marke benützt wird, bedienen sich für ihre Correspondenz einer mit dem kaiserlichen Adler und der Krone geschmückten Marke, welche ebenfalls nach der Verschiedenheit ihres Werthes in verschiedenen Farben ausgeführt ist (Abb. 103). 1 Cent. olivengrün, 5 Cent. hellgrün, 20 Cent. blau, 80 Cent. rosa.

Briefmarken-Dictionnair.

Republique française, französische Republik.
Empire français, französisches Kaiserreich.
Postes chiffre-taxe, Taxe für unfrankirte Briefe.
10 Centimes à percevoir, zehn Centimen für Porto zu empfangen.

Digitized by Google

Königreich Griechenland.

Geschichte. Durch Decret vom 11. Oktober 1828 wurde die Errichtung einer Post-Anstalt im Lande organisirt. Dieses sagt: „Es wird eine Post (Tachüdromeion) für die Correspondenz zwischen der Regierung und dem Staate errichtet, welcher sich auch die Staatsbürger und Andere für ihre Privat-Correspondenz bedienen können. Der allgemeine Mittelpunkt dieser Anstalt wird die Stadt sein, welche der Sitz der Regierung ist."

„Die allgemeine Direktion derselben wird von der Regierung einem Staatsbürger anvertraut. Es werden Central-Postbureaus in Argos, Tripolitza, Epidaurus, so lange die Regierung in Aegina residirt, und in Syra errichtet, auch ihre Direktion wird dem Sanitäts-Commissäre untergeordnet, und wird dieses Amt einem der Demogeronten, welchen die Regierung wählt, übergeben. Die einzelnen Lokal-Aufsichten der Post werden eben so in Morea und dem griechischen Festlande einem der Demogeronten des Orts, nach der Wahl der Regierung, auf den Inseln aber dem Sanitäts-Commissär anvertraut."

Als oberste Post-Behörde fungirt eine General-Direktion der Posten.

Briefmarken. Das Königreich Griechenland führte den Gebrauch der Briefmarken im Jahre 1860 ein, und wählte zum Schmuck derselben einen Merkurkopf (Abb. 104). Die Marken sind 1 Lepta braun, 2 Lep. olivenbraun, 5 Lep. grün, 10 Lep. dunkelgelb, 20 Lep. blau, 40 Lep. violett, 80 Lep. rosa.

Nr. 104.

Nr. 105.

1862 erhielten die Marken insoferne eine Aenderung, daß man ihren Werth auch auf der Rückseite aufdruckte.

Nachdem nunmehr Großbritannien die jonischen Inseln an Griechenland abgetreten hat, so wollen wir hier auch der früher auf den Inseln gebräuchlichen Marken erwähnen. Dieselben trugen das Bild der Königin (Abb. 105) ohne Werthangabe. ½ Penny gelb, 1 P. blau, 2 Pence roth.

Digitized by Google

Briefmarken-Dictionnair:

ΕΛΛ ΓΡΑΜΜ, helleniſches Gramm.
ΕΛΛ ΛΕΠΤΑ, Lepta, der hundertſte Theil von einer Drachme (helleniſcher Pfennig).
IONIKON-KPATOΣ (ionikon kratos), Joniſche Inſeln.

Königreich Großbritannien.

Geſchichte. Im Jahre 1481 legte Eduard IV. während des ſchottiſchen Krieges für Regierungszwecke eine ſtationsweiſe beförderte Reitpoſt, wahrſcheinlich zwiſchen York und Edinburgh an. Die Stationen waren 20 engl. Meilen von einander entfernt; die Depeſchen wurden in 3 Tagen 200 Meilen befördert. Dieſe für Regierungszwecke beſtimmten Poſten erhielten ſpäter eine größere Ausdehnung; aber noch zur Zeit der Königin Eliſabeth beſtand keine Poſtanſtalt für das Publikum. Unter der Regierung Jakobs I. wurde in London ein Poſtamt für ausländiſche Correſpondenz etablirt und erſt unter der Regierung Karls I. geſchah die Errichtung einer Poſtanſtalt zum allgemeinen Gebrauch des Publikums im Jahre 1635. Der Portotarif war: bis 80 Meil. = 2 d; 80—140 Meilen = 4 d und jede weitere Entfernung in England 6 d; nach Orten in Schottland aber 8 d für den einfachen Brief. Zwei Jahre ſpäter (1637) wurde der Poſtzwang für Briefe eingeführt. Die Einführung des Poſtmonopols erregte jedoch bei Vielen „great dissatisfaction“ und 1642 ward die Abſchaffung dieſes Vorrechtes im Parlament in Anregung gebracht. Allein der Nutzen der Poſteinrichtung und die Nothwendigkeit des Briefzwanges waren ſo einleuchtend, daß keine Aenderung erfolgte. Die Poſtämter wurden verpachtet, eine Einrichtung, die bezüglich der Neben-Poſtämter noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts beſtand. Im Jahre 1649 betrug die aus den Poſten gezogene Einnahme 5000 L.; 1663: 21.000 L.; 1685: 65.000 L.

Cromwell ließ die Poſtanlagen weſentlich verbeſſern und weiter ausdehnen. 1683 wurde die Londoner Stadtpoſt errichtet. Unter der Regierung Wilhelms III., wurden in Folge einer Acte des Schottiſchen Parlaments im Jahre 1695 die Poſten in Schottland eingerichtet; aber noch 1715 waren es lauter Fuß-

Digitized by Google

posten, und erst von 1716 ab wurden allmählich reitende Posten eingerichtet.

Der Postschiffsdienst nach Irland wurde von Karl I. eingerichtet, und von Cromwell wesentlich verbessert. Ein Brief von Dublin nach London kostete damals 6 d.=5 Sgr.

Im Jahre 1710 unter der Regierung der Königin Anna wurde ein Gesetz zur Organisirung der Postanstalt erlassen, welches bis zum Jahre 1837 die Grundlage der englischen Postverwaltung bildete. Diesem Gesetze zufolge ward ein General-Postamt — General-Post-Office — für die drei Königreiche und die Colonien eingerichtet, und an dessen Spitze ein General-Postmeister — Her Majesty's Postmaster-General — gestellt, sowie die Errichtung von 5 Hauptpostämtern in London, Edinburgh, Dublin, New-York und Westindien angeordnet.

Die Verwaltung ist centralisirt, und in den Provinzen fungiren Postinspectoren als Aufsichtsorgane. Statistische Notizen aus dem Jahre 1764 ergeben, daß die Postanstalt und Verwaltung bis jetzt im Vergleich zu jener Zeit, um das 17- bis 18fache an Größe zugenommen hat. Eine der wichtigsten Verbesserungen wurde im Jahre 1784 zufolge der Vorschläge John Palmer's, Theaterdirektors in Bath, bewirkt.

Bis dahin waren die Mails lediglich mit reitenden Posten befördert worden, die nur 3 bis 4 englische Meilen per Stunde machten. Viele andere Beförderungsmittel, z. B. die Landkutschen, waren schneller als die Post; dabei war die letztere häufigen Raubanfällen ausgesetzt. Palmer schlug nun vor, jene Passagierkutschen zur Beförderung der Briefposten mit zu benützen und sie durch zuverlässige, gut bewaffnete Conducteure begleiten zu lassen; auch brachte er mehrere Maßregeln zur Beschleunigung des Ganges dieser Postkutschen in Vorschlag, in Folge dessen 6 englische Meilen per Stunde zurückgelegt wurden. Palmer ward zum General-Post-Crontroleur ernannt und reichlich belohnt.

1792 kam das Geldanweisungsgeschäft durch die Postanstalt — Money-Order-System — zuerst in Gang, jedoch lediglich als eine Privat-Unternehmung der Postbeamten; vom Staate wurde der Money-Order-Dienst erst 1838 eingerichtet. 1796 wurde der Tarif anders normirt und zwar in verschiedenen Abstufungen von 3—9 d. Das Straßenbausystem Mac Adams (1818) war von

Digitized by Google

bedeutendem Einfluß auf die Beschleunigung der Posten; sie gelangten dahin, 10 engl. Meilen per Stunde zurückzulegen. 1830 bei Eröffnung der Manchester-Liverpooler-Eisenbahn wurden die Briefpackete zum ersten Male per Lokomotive befördert.

1835 wurde in Folge der durch die unermüdlichen Versuche des Lieutenants Waghorn erlangten Ergebnisse die Ueberlandpost nach Indien eingerichtet. 1836 wurde der Zeitungsstempel von $3^1/_4$ d. auf 1 d. ermäßigt, in Folge dessen die Anzahl der mit der Post beförderten Zeitungen sich sehr vergrößerte.

Die einflußreichste Reform erfuhr der Posttarif im Jahre 1840, als auf den Vorschlag Rowland Hill's das Pennyporto eingeführt ward. Es wird Rowland Hill, bei der Mit- und Nachwelt zum Ruhme gereichen, zu einer Zeit, wo alle Postverwaltungen und an der Spitze die englische noch fiskalische Taxen festhielten, die großen national-ökonomischen und finanziellen Vortheile einer einfachen und mäßigen Posttaxe dargethan, durch seine unablässigen Anstrengungen, dem vortrefflichen von Oesterreich in früheren Zeiten aufgegebenem Systeme einer ohne Rücksicht auf die Entfernungen zu normirenden Brieftaxe in dem größten Verkehrsstaate der Welt Geltung verschafft, und der allgemeinen Civilisation einen wichtigen Dienst geleistet zu haben. (Verfasser ehrt Rowland Hill dadurch, daß er seinem Bilde einen Platz in diesem Werke einräumt.) Der Portosatz, den Rowland Hill schon 1837 vorschlug, und der nach vielen Verhandlungen im englischen Parlament, vom 10. Jänner 1840 ab in Kraft trat, war 1 d. für den einfachen $^1/_2$ Unze schweren frankirten Brief. Der Begründer und die Anhänger der Reform nahmen nun an, daß bei der plötzlichen und außerordentlichen Ermäßigung der Taxe auf 1 d. die Correspondenz sich sofort um das 5- bis 6fache und nach längerer Zeit selbst um das 10 ja 20fache vermehren werde, daß somit die Einführung des Penny-Portos für die Staatskasse mit keinem Verluste verbunden sein und die Einnahme der Postverwaltung ungeschmälert bleiben werde.

Aber erst nach 16 Jahren hat sich die Correspondenz um das 5 bis 6fache vermehrt; die Brutto-Einnahme erreichte erst nach 14 Jahren die frühere Höhe wieder.

Rowland Hill wurde ohne sein Ansuchen mit einem Gehalte von 1200 Pfd. Sterl. jährl. als Sekretär des General-Postmeisters

auf Lebenszeit angestellt, und ihm überdies durch eine öffentliche Subscription ein Ehrengeschenk von 13.000 Pfd. Sterl. überwiesen worden.

Rowland Hill.

Statistik. Es dürfte nicht uninteressant sein den Aufschwung des vielgerühmten brittischen Postwesens, hauptsächlich in den letzteren Jahren, statistisch nachgewiesen zu sehen.

Die Briefanzahl betrug:

1839: 82.000.000; 1840: 168.700.000; 1841: 196.500.000; 1842: 208.400.000; 1843: 220.400.000; 1844: 242.200.000; 1845: 271.400.000; 1846: 299.500.000; 1847: 322.100.000; 1848: 328.800.000; 1849: 337.300.000; 1850: 247.000.000; 1851: 360.600 000; 1852: 379.500.000; 1853: 410.800.000; 1854: 443.600.000; 1855: 456.200.000; 1856: 478.300.000; 1857: 504,000.000; 1858: 522.900.000; 1861: 593.000.000; 1862; 605.471.000; 1863: 642.000.000; 1864: 679.084.822.

Es kamen demnach auf jeden Einwohner 23 Briefe (in London 46).

Außerdem beförderte die Post 72 Millionen Zeitungsblätter 12,8 Millionen Kreuzbandsendungen und 7.580.455 Geldanweisungen, im Betrage von 14,616.348 Pfd. St.

Die Anzahl der Postanstalten betrug..... 1840: 4.028; 1854: 9.973; 1855: 10.498; 1856: 10.866; 1857: 11.101; 1860: 11.441.

Das Post-Personal betrug: 1854: 21.574; 1855: 22.547; 1856: 23.130; 1857: 23.731 (davon über 3000 in London); 1858: 24.372.

Digitized by Google

Der reine Ueberschuß betrug: 1780: 150.000; 1790: 331.000; 1800: 720.000; 1810: 1.190.000; 1815: 1.507.000; 1820: 1.448.000; 1825: 1.459.000; 1830: 1.517.000; 1835: 1.540.000; 1836: 1.622.000; 1838: 1.652.424; 1839: 1.659.509; 1840: 1.633.764; 1841: 500.789 (erstes Jahr nach der Reform); 1842: 561.249; 1843: 600.641; 1844: 640.217; 1845: 719.957; 1846: 761.982; 1847: 825.112; 1848: 984.496; 1849: 740.429; 1850: 840.787; 1851: 803.898; 1852: 1.118.004: 1853: 1.090.419; 1854: 1,173.727; 1855: 1.065.056; 1856: 1.207.725; 1857: 1.322.237; 1858: 1.330.385; 1860: 1.447.869 Pfd. Sterling.

Für das Jahr 1867 ist die Posteinnahme mit 4.450.000 Pfd. Sterling veranschlagt. (Wohl ohne Regie.)

Briefmarken. Zur leichteren Uebersicht der Marken, seien sie hier, nach den Ländern der Krone geordnet, abgebildet.

In dem Königreiche selbst sind Marken (Abb. 106, 107, 108) mit dem Bilde der Königin Victoria im Umlaufe. Ebenso wie hier, sind auch die Marken der anderen Besitzungen meist mit dem Bilde der Königin geziert.

Nr. 106.

Nr. 107.

Nr. 108.

In Asien:

In Britisch Ostindien wurden die Marken 1854 in Umlauf gesetzt. Sie enthalten auch das Bild der Königin (Abb. 109) und waren ursprünglich: ½ Anna roth und blau, 1 Anna roth, 2 Annas grün, 4 Annas roth (achteckig).

1859 wurden ½ Anna blau, 1 Anna braun, 2 Annas orange und rosa, 4 Annas schwarz, 8 Annas rosa, dann die Marke für Zeitungen zu 8 Pies. (Abb. 110) lila. Die 1861 eingeführten Couverte sind rund und ½ Anna blau, 1 Anna braun.

Nr. 109.

Nr. 110.

Digitized by Google

Auf der Insel Ceylon kamen 1857 die Marken in den Verkehr und sind viereckig (Abb. 111), $^1/_9$ Penny lila, 1 P. blau 2 P. grün, 5 P. rothbraun, 6 P. braun, 10 P. roth und ein Sch. violett. Die nun folgenden Marken (Abb. 112) sind aber achteckig, 4 P. rosa, 8 P. braun, 9 P. braun, 1 Sch. 9 P. grün und 2 Sch. blau.

Ebenso sind die 1861 eingeführten Couverte.

Nr. 111.

Nr. 112.

Die Insel Hongkong hat auch ihre eigenen Marken (Abb. 113). Um das Bild der Königin herum ist englische und chinesische Schrift, 2. Cents. hellbraun, 4 C. grün, 6 C. lila, 8 C. gelb, 12 C. blau, 18 C. lila, 24 C. grün, 30 C. roth, 48 C. rosa, 96 C. schwarz.

Nr. 113.

In Afrika.

Eine eigenthümliche von der gewöhnlichen Form abweichende Marke hat das Cap der guten Hoffnung. Die Briefmarken sind dreieckig (Abb. 114), haben in der Mitte eine sitzende Göttin der Hoffnung, und sind: 1 Penny roth, 4 P. blau; die zweite Emission aber noch dazu 6 P. lila, 1 Sch. grün.

Seit neuerer Zeit existirt auch eine viereckige Marke zu einem Schilling (Abb. 115). Die Farbe derselben ist grün.

Nr. 114.

Nr. 115.

Digitized by Google

Inſel St. Helena. Die 1859 erſchienene 6 Pence-Marke war blau. 1863 hat man wohl zu den weiteren Marken denſelben Stempel benützt, die Werthangabe, 6 Pence, aber durchſtrichen, und die neuen Werthe darüber gedruckt (Abb. 116). So entſtand 1 Penny rothbraun, 4 P. carmin (unſere Abbildung), 1 Sch. grün.

Nr. 116.

Auf Mauritius wurden 1857 die Marken eingeführt, und faſt in jedem Jahre in der äußern Ausſtattung geändert. Unſere Abbildung (Abb. 117) zeigt das Bild der Königin in einem Ovale.

Nr. 117.

Natal hat ſeit 1857 ſeine Marken, und waren urſprünglich mit einer Krone en relief geziert, 1 Penny gelb, 3 P. roſa, 6 P. grün, 9 P. blau, 1 Sch. braun. Die 1860 erſchienenen Marken haben das Bruſtbild der Königin (Abb. 118) und ſind 1 P. roth, 3 P. blau, 6 P. violett.

Nr. 118.

Sierra Leone hat ebenfalls eine mit dem Bilde der Königin gezierte Marke, 6 P. violett (Abb. 119).

Nr. 119.

Digitized by Google

In Amerika:

Die Bahama Inseln kamen 1861 zu Briefmarken. Unsere Abbildung (Abb. 120) ist die für den inneren Verkehr bestimmte Marke, 4 Pence rosa, 6 P. lila, während Abb. 121 1862 für den äußeren Verkehr geschaffen wurde, 1 P. roth. Zu diesen kommt noch seit 1863 1 Sch. grün.

Nr. 120.

Nr. 121.

Insel Barbados hat eine Amazone mit Schild und Speer als Devise (Abb. 122), 6 P. roth, 1 Sch. schwarz.

Nr. 122.

Britisch Guiana. Die Marken für Britisch Guiana (Abb. 123) zeigen das Bild eines Schiffes mit vollen Segeln, mit der Umschrift: Dames petimusque vicissime (wir bitten und gewähren wechselweise).

1863 kam hinzu eine Marke, welche in rundem Rahmen, eben auch ein Schiff, und dieselbe Umschrift enthält, in den vier Ecken aber nebstbei die Jahreszahl 1863 (Abb. 124).

Nr. 123.

Nr. 124.

Canada. Die Marken sind hier nicht nur in der Farbe verschieden, sondern auch je nach ihrem Werthe mit verschiedenen Zeich-

Digitized by Google

nungen verſehen. So enthalten unſere Abbildungen Nr. 125, 126, den Kopf und das Bruſtbild der Königin, (Abb. 127) das Bild Prinz Alberts (oder aber das des Gouverneurs), (Abb. 128) einen Biber, über dem eine Krone und der königliche Namenszug ſtehen, (Abb. 129) aber die Büſte Cabot's des Entdeckers von Canada.

In Canada beſtehen auch Privatmarken, wovon hier eine Abbildung beiſteht (Abb. 130). Dieſelbe dürfte wahrſcheinlich die Büſte des Eigenthümers der Firma ſein.

Nr. 125.

Nr. 126.

Nr. 127.

Nr. 128.

Nr. 129.

Nr. 130.

Columbia und Vancouvers-Inſel. 1861 wurde eine roſa Marke zu $2\frac{1}{2}$ Pence eingeführt (Abb. 131) Sie iſt ſo wie die anderen Marken, mit dem Bilde der Königin geziert. Neueſter Zeit hat man eine neue Marke gedruckt (Abb. 132). Das Sinnbild iſt ein ſehr komplicirtes Wappen in einem Hochoval, in deſſen Rande die Inſchrift: „British Columbia Postage Three Pence“ ſteht. Der Raum zwiſchen dem Oval und den vier Ecken iſt mit einer ſternartigen Verzierung ausgefüllt.

Nr. 131.

Nr. 132.

Digitized by Google

Grenada. Auch auf der Marke für Grenada (Abb. 133) prangt das Bild der Königin, 1 Penny grün, 2 Pence roth.

Nr. 133.

Jamaika. Die 1860 eingeführten Marken haben das Bild der Königin in verschiedenen Rahmen (Abb. 134). Es sind 1 Penny blau, 2 P. rosa, 4 P. orange, 6 P. lila, 1 Sch. braun, und 1863 3 Pence grün.

Nr. 134.

Neu-Braunschweig. Die Marken von Neu-Braunschweig waren 1857 geschmückt mit einer Krone und 4 Sternen mit den heraldischen Blumen Englands, 3 P. roth, 6 P. gelb, 1 Sch. violett; 1861 geziert mit dem Bilde der Königin 5 Cents grün, 10 C. roth; mit dem Bilde des Prinzen von Wales (Abb. 135), 17 C. schwarz, mit einem Dampfwagen (Abb. 136) 1 C. braun, mit einem Dampfschiffe (Abb. 137) 12½ C. blau; 1863 mit der Königin 2 C. orange.

Nr. 135.

Nr. 136.

Nr. 137.

Neu-Fundland. Die 1857 erschienenen Marken 1 P. rothbraun und 5 P. braun, hatten eine Krone und vier Sterne, und die heraldischen Blumen.

Digitized by Google

1861 erſchienen die Marken geziert mit den drei heraldiſchen Blumen als Bouquet (Abb. 138), 2, 4, 6, 6½, 8 P., und 1 Sch., alle roth.

Nr. 138.

In neueſter Zeit hat Neu-Fundland ganz neue Marken erhalten (Abb. 139), 12 C. braunroth, die Königin im Profil; 24 C. blau, die Königin en face (Abb. 140); dem Bilde des Prinzen von Wales (Abb. 141), 10 C. ſchwarz; eine Jacht mit vollen Segeln (Abb. 142), 13 C. orange, einen auf einer Eisſcholle ſitzenden Seehund (Abb. 143), 5 C. braun, und einen Salmen oder Kabeljau (Abb. 144), 2 C. grün.

Nr. 139.

Nr. 140.

Nr. 141.

Nr. 142.

Nr. 143.

Nr. 144.

Neu-Schottland. Die erſte Emiſſion der Marken hatte das Bild der Königin Victoria (Abb. 145), und war 1 P. rothbraun.

Die zweite Emiſſion hat eine Krone und vier Sterne mit den heraldiſchen Blumen, auf der Spitze ſtehend (Abb. 146), 3 P. blau, 6 P. grün, 1 Sch. violett.

Digitized by Google

Die dritte Emiſſion hat wieder das Bild der Königin (Abb. 147), 1 C. ſchwarz, 5 C. blau, 8½ C. grün, 10 C. roth, 12½ C. ſchwarz, und 1863 2 C. lila.

Nr. 145.

Nr. 146.

Nr. 147.

Inſel St. Vincent. Auch hier prangt auf den Marken das Bild der Königin (Abb. 148), 1 P. roth, 6 P. grün.

Nr. 148.

In Auſtralien.

Südliches Auſtralien. Die 1861 eingeführten Marken ſchmückt wie die vorhergehenden das Bild der Königin Victoria (Abb. 149); es ſind 1 P. grün, 2 P. roth und orange, 6 P. lila und blau, 9 P. grau, 1 Sch. orange und braun.

Weſtliches Auſtralien. Die Marken ſind geziert mit einem ſchwimmenden Schwan (Abb. 150), 1 P. ſchwarz, 2 P. rothbraun, 4 P. blau, 6 P. bronze und ſchwarz, 1 Sch. braun; 1861 und 1862 folgten einige Aenderungen in der Farbe.

Nr. 149.

Nr. 150.

Digitized by Google

Neu-Seeland. Auch auf Neu-Seeland ſind 1860 die Marken emancipirt worden, und tragen das Bild der Königin, 1 P. roth und orange, 2 P. blau, 3 P. lila, 6 P. braun, 1 Sch. grün (Abb. 151).

Nr. 151.

Neu-Süd-Wales. Die erſte Emiſſion der Briefmarken in Neu-Süd-Wales iſt geſchmückt mit der Anſicht von Sidney (Abb. 152), 1 P. roth, 2 P. blau, 3 P. grün.

Die zweite Emiſſion zeigt das Bild der Königin Victoria mit Lorbeerkranz (Abb. 153), 1 P. roth, 2 P. blau, 3 P. grün, 6 P. braun, 8 P. orange.

Die dritte Emiſſion zeigt ebenfalls das Bild der Königin mit Diadem (Abb. 154). 1 P. roth, 2 P. blau, 3 P. grün.

Die vierte Emiſſion hat auch das Bild der Königin in einem größeren Viereck in ſechseckiger Einfaſſung (Abb. 155), 5 P. grün, 6 P. violett; dann in achteckiger Einfaſſung 8 P. orange, 1 Sch. roth und braun.

Nr. 152.

Nr. 153.

Nr. 154.

Nr. 155.

Queens-Land. Die Marke trägt das Bruſtbild der Königin mit Krone und Halsband (Abb. 156), 1 P. roth, 2 P. blau, 3 P. braun, 6 P. grün, 1 Sch. violett; 1863 1 P. orange.

Nr. 156.

Vandiemensland. Die erſte Emiſſion hatte das Bild der Königin nach rechts, 1 P. blau, (Abb. 157), 4 P. orange, achteckig (Abb. 158), 10 P. roth.

Digitized by Google

1860 kam die Königin auf der Marke nach links (Abb. 159), 1 P. roth, 2 P. grün, 4 P. blau; dann die Königin in achteckigem Rahmen mit „Tasmania“ (Abb. 160), 6 P. violett, 1 Sch. roth.

Nr. 157.

Nr. 158.

Nr. 159.

Nr. 160.

Victoria. Die erste Emission ziert die Königin Victoria mit Schleier (Abb. 161), 1 P. roth, 2 P. violett, 3 P. blau.

Die zweite Emission zeigt die Königin auf dem Throne (Abb. 162), 1 P. grün, 2 P. violett, 7 P. blau.

Die dritte Emission mit der Büste der Königin in ovalem Rahmen, in den Ecken Sinnbilder. 1 P. grün, 2 P. violett 4 P. roth.

Die vierte Emission, Büste der Königin, 6 P. gelb und schwarz, 2 Sch. grün.

Die fünfte Emission hat eine Büste der Königin in ovalem Rahmen mit Perleneinfassung, Werthangabe im Rahmen rechts und links, und die Umschrift „Victora Postage“ 3 P. blau, 4 P. roth, 6 P. orange und schwarz, (Abb. 163), dann 1 Sch. blau, eine Büste der Königin in rundem Rahmen mit achteckiger Einfassung (Abb. 164).

1863—1865 erschien eine Marke mit der Büste der Königin in rundem Rahmen oben das Wort „Victoria“ und unten die Werthangabe, überhaupt ganz ähnlich der vorgehenden (Abb. 165), 1 P. grün, 2 P. violett, 4 P. rosa 2 Sch. blau.

Nr. 161.

Nr. 162.

Nr. 163.

Nr. 164.

Nr. 165.

Digitized by Google

Briefmarken-Dictionnair.

Postage (postähdsch'), Porto.
One (wonn), ein (Penny oder Schilling).
Two (tuh), zwei (Pence [Mehrzahl von Penny]).
Three (thsrih), drei.
Four (fohr), vier.
Five (feihw'), fünf.
Six (six), sechs.
Seven (sew'n), sieben.
Eight (eht), acht.
Nine (nein), neun.
Sen (tehn), zehn.
Half-penny (half penny), halbe Penny.
Cape of good Hope (Kähp of guhd hohp), Cap der guten Hoffnung.
East India (ihst indje), Ostindien.
Sidney (sidneh), Hauptstadt von Neu-Südwales.
Sigillum Nov. Camb. Australia, Neues Siegel oder Wappen von Neu-Cambrisch-Australia.
Sic fortis Etruria crevit, so ist gewachsen das tapfere Etrurien.
Registered (redschisterd), eingetragen, rekommandirt.
South Australia (suhfs australje), Südaustralien.
Western Australia, Westaustralien.
New-Zealand (nju sihlend).
Sandwich Islands (sänditsch eislands), Sandwichs-Inseln.
New-South Wales (nju suhfs wähls) Neu-Süd-Wales.
Nowa Scotia (nowa skotsche), Neu Schottland.

Italien.

Geschichte. Der Cursus publicus der Römer ist unstreitig der Beginn eines Postwesens in Italien. Dieser Cursus publicus auch Vereda publica und Res veredaria genannt, war eine Reise-Anstalt ausschließlich nur bestimmt für den Kaiser, die Staats-Beamten, Gesandten und Couriere, auch zum Fortbringen der baaren Staats-Einkünfte in den kaiserlichen Schatz, der Armee-Bedürfnisse und zum Marsch der Truppen. Die Pferde und Maulthiere zu den Reisen, Fuhren und Courier-Ritten wurden auf des

Digitized by Google

Kaisers, nicht auf Staatskosten unterhalten, sie und die Beamten nur in seinem Dienst, in seinen Angelegenheiten allein gebraucht also das Ganze nur für des Monarchen Rechnung verwaltet.

Von den Reise-Anstalten vor August's Zeiten wird von den Schriftstellern selten und nur zufällig gesprochen. Man kann jedoch annehmen, daß in den Städten gewisse Anstalten vorhanden waren, wo man Pferde und Wagen zum Weiterreisen erhalten konnte.

Bald nach den Wegebesserungen und mit der Aufhebung der Fußboten-Anstalt hatte August Stationes oder Mansiones (Pferdewechsel) einrichten lassen, wo man Zug- und Lastthiere, leichte Wagen, Kutschen und Kariolen vorfand, auf welchen Reisende, die Staatsabgaben, Lebensmittel für den Hofstaat und die Armee, Waffen und Güter fortgebracht wurden.

Der Cursus publicus ist wohl mit unserem heutigen Postwesen nicht zu vergleichen, aber jedenfalls kann man behaupten, daß in Ermanglung einer Ausbildung doch dieses der Beginn eines Postwesens (mehr aber einer Personen- und Güterbeförderung) war.

Das Postwesen in Italien war nicht eben eines der Besten, sei es daß durch die vielen kleinen Staaten ein Aufschwung in unseren Begriffen nicht so leicht möglich war. Erst im ersten Viertel dieses Jahrhundertes hob sich das Postwesen, noch mehr aber in den fünfziger Jahren durch Errichtung eines österreichisch-italienischen Postvereines.

Die Briefe wurden durch Reit- und Fahrposten befördert, welche Letzterer sich auch Reisende bedienen konnten. Die Ober-Aufsicht und Leitung der Postanstalten war in jedem Staate Italiens einer eigenen Behörde anvertraut. In Modena war eine General-Postdirektion, in Toskana eine General-Post-Intendanz, in Neapel eine General-Postdirektion, im Kirchenstaate eine General-Intendanz, eben so in Sardinien.

Nun mehr seit dem Jahre 1859 und 60 sind die sämmtlichen Posten in Italien (mit Ausnahme des römischen Gebietes) der General-Intendanz der Posten in Florenz untergeordnet.

Statistik. Die im Jahre 1864 aufgegebenen Briefe erreichten in ganz Italien die Zahl von 67,309.335, eine über 5 Millionen niedrigere Zahl als die im Jahre 1863 aufgegebenen. Das Verhältniß zwischen den frankirten und unfrankirten Briefen, im Jahre 1862 bis 44 Prct. stieg 1864 auf 91 frankirte gegen 9 unfrankirte Briefe. Rekommandirt wurden

Digitized by Google

755.721 Briefe. Assekurirt wurden 20.601 Briefe (Briefe mit Geldinhalt) mit einem Gesammtwerthe von über 23 Millionen Lire.

Kreuzbandsendungen und Waarenmuster wurden 1,554.393 Stück befördert, Zeitungen 52,552.653 Exemplare. Nicht periodische Schriften wurden 6,311.279 aufgegeben.

Die Zahl der unanbringlichen Briefe betrug 865.005.

Die Anzahl der verkauften Freimarken erreichte die Summe von 84,217.928 Stücken.

Post-Anweisungen wurden 2,975.203 im Werthe von 159,807.119 Lire ausgegeben, und 2,953.101 im Werthe von 159,235.357 Lire ausbezahlt, und durch diese Giro an Taxen etwas weniger als eine Million Lire eingehoben.

Die Einnahme vom Postwesen betrug 1861 12 Millionen Lire.

Im Kirchenstaat betrug 1864 die Einnahme vom Postwesen 176.975 und die Ausgabe 142.373 Scudi.

Briefmarken. Kirchenstaat. Sämmtliche im Kirchenstaate seit 1855 coursirenden Briefmarken tragen als Zeichnung zwei gekreuzte Schlüssel mit einer Bischofhaube darüber, und sind je nach der Verschiedenheit ihres Werthes in verschiedenen Formen und Farben ausgeführt. (Abb. 166 bis 176.)

Nr. 166.

Nr. 167.

Nr. 168.

Nr. 169.

Nr. 170.

Nr. 171.

Nr. 172.

Nr. 173.

Nr. 174.

Nr. 175.

Nr. 176.

Die Marken sind $^1/_2$ Bajocco violet (1864 erdgrün) 1 B. meergrün, 2 B. grün, 3 B. chamois, 4 B. gelb, 5 B. rosa, 6 B. grau, 7 B. blau, 8 B. schwarz, 50 B. blau; 1 Scudo purpurroth.

Digitized by Google

Modena. Die im Jahre 1854 im Herzogthume Modena erschienenen Briefmarken (Abb. 177 und 178) waren viereckig, trugen in der Mitte einen Adler mit einer Krone, darüber die Worte „Poste estensi“ und in folgenden Farben ausgeführt: 5 Centesimi grün, 9 C. violett, 10 C. rosa und violett, 15 C. gelb, 25 C. chamois, 40 C. blau, 1 Lire schwarz auf weiß.

Nr. 177.

Nr. 178.

Nr. 179.

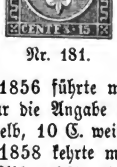
Nr. 180.

Die Marke für Journale (Abb. 179) war rund, ebenfalls geschmückt mit dem Adler und trug die Umschrift „Tassa Gazzette,“ nebst der Angabe des Werthes.

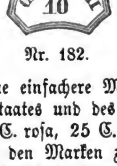
Die provisorische Regierung führte 1860 für Modena eine mit dem savoyschen Kreuze verzierte und nach Centesimi berechnete Briefmarke (Abb. 180) ein; 5 C. grün, 15 C. dunkelbraun, 20 C. lila, 40 C. rosa, 80 C. hellbraun.

Diese Marken mußten denen für das Königreich Italien bestimmten weichen.

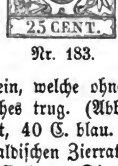
Parma. Die 1854 zuerst im Herzogthume Parma in Umlauf gesetzte Marke (Abb. 181) war geschmückt mit der bourbonischen Lilie, trug die überschrift „Stati Parm.“ die Angabe des Werthes nach Centesimi, und in verschiedenen Farben ausgeführt, 5 C. orange, 15 C. roth, 25 C. rothbraun.



Nr. 181.



Nr. 182.



Nr. 183.

1856 führte man eine einfachere Marke ein, welche ohne Wappen nur die Angabe des Staates und des Werthes trug. (Abb. 182) 5 C. gelb, 10 C. weiß, 15 C. rosa, 25 C. violett, 40 C. blau.

1858 kehrte man bei den Marken zu heraldischen Zierrathen zurück. (Abb. 183) 15 C. roth, 25 C. braun, 40 C. blau. Die provisorische Regierung führte eine ähnliche Marke wie in Modena, mit dem savoyschen Kreuze, und später die für ganz Italien bestimmten ein.

Digitized by Google

Romagna. Auch für die Romagna erließ 1859 die provisorische Regierung eine eigene Marke (Abb. 184), welche höchst einfach,

Nr. 184.

nach Bajocchi berechnet, und in verschiedenen Farben ausgeführt war. ½ B. hellgelb, 1 B. grau, 2 B. gelb, 3. B. grün, 4 B. rothbraun, 5 B. violett, 6 B. grün, 8 B. rosa, 20 B. blau.

Sardinien. Die im Königreiche Sardinien 1851 eingeführten Marken enthielten den Kopf des Königs Victor Emanuel's en relief nach rechts in farbiger Einfassung und die Inschrift: „Franco poste bollo." (Abb. 185) 5 C. schwarz, 20 C. blau, 40 C. rosa.

Die 1852 erschienenen Marken enthielten desgleichen den Kopf Victor Emanuels en relief im Oval auf farbigem Papier. (Abb. 186) 5 C. grün, 20 C. blau, 40 C. roth.

Nr. 185.

Nr. 186.

Nr. 187.

Die 1855 emitirten Marken waren in farbigem Ovale und gleicher Farbe wie die Letzten.

1856 kamen neuerdings dieselben Marken in weißem Ovale (Abb. 187) 5 C. grün, 10 C. braun, 20 C. blau, 40 C. roth, 80 C. gelb, 3 Lire bronze.

Beide Sicilien. Im Königreiche beider Sicilien wurde der Gebrauch der Briefmarken im Jahre 1857 eingeführt. Sämmtliche Marken sind nach Grani berechnet, geschmückt mit dem Medusenhaupte, dem Pferde und den drei bourbonischen Lilien und je nach der Verschiedenheit des Werthes in verschiedenen Formaten in rothem Drucke ausgeführt (Abb. 188 bis 193). ½, 1, 2, 5, 10, 20, 50 Grano. Zu diesen Marken kam später 1859 noch eine andere besonders für die Frankirung der Briefe auf der Insel Sicilien bestimmte (Abb. 194) mit dem Bildnisse des Königs Ferdinand II. ebenfalls nach Grani

Digitized by Google

berechnet, ½ Gr. orange, 1 Gr. olivenbraun, 2 Gr. hellblau, 5 Gr. carmin, 10 Gr. dunkelblau, 20 Gr. schwarzblau, 50 Gr. rothbraun.

Nr. 188.

Nr. 189.

Nr. 190.

Nr. 191.

Nr. 192.

Nr. 193.

Nr. 194.

Nr. 195.

Nr. 196.

Nr. 197.

Alle diese Marken erreichten ihr Ende in den Jahren 1859 und 1860. Die provisorische Regierung behielt zwar Anfangs noch das alte Wappen (Abb. 195); bald darauf mußte dieses jedoch der mit dem savoyschen Kreuze verzierten Marke (Abb. 196) weichen (½ Torneſe blau), an deren Stelle wiederum nach kurzer Zeit die Marke (Abb. 197) mit dem Bilde des Königs Victor Emanuel trat.

Toskana. Das Großherzogthum Toskana hatte als Schmuck seiner Briefmarke einen gekrönten Löwen (Abb. 198). Sämmtliche Marken waren farbig auf weiß gedruckt: 1 Quatro schwarz, 1 Soldo gelb, 2 S. rothbraun, 1 Grazia roth, 2 Gr. hellblau, 4 Gr. grün, 6 Gr. dunkelblau, 9 Gr. violett, 60 Gr. rothbraun. Die provisorische Regierung führte 1859 statt diesen eine Marke mit dem savoyschen Kreuze ein (Abb. 199); 1 Cent. violett, 5 C. grün, 10 C. braun, 10 C. blau, 40 C. roth, 80 C. rosa, 3 Lire gelb. —

Alle diese angeführten Marken mußten den jetzt dort gebräuchlichen weichen. Geziert mit dem Kopfe des Königs Viktor Emanuels nach links, enthalten sie die Inschrift: „Poste italiane“ 5 Cent. graugrün, 10 C. orange, 15 C. hellblau, 30 C. braun, 40 C. carmin, 60 C. violett, 2 Lire scharlachroth (Abb. 200).

Digitized by Google

1861 erſchienen auch Zeitungsmarken, welche in der Mitte die ihren Werth bezeichnende Zahl tragen (Abb. 201).

Nr. 198.

Nr. 199.

Nr. 200.

Nr. 201.

Nr. 202.

1865 folgte eine neue Zeitungsmarke zu zwei Centeſimi, oben die Inſchrift: „Poste“ und unten „italiane“ während in der Ziffer ſelbſt die Worte: „d'ue Centesimi“ angebracht ſind (Abb. 202).

Briefmarken-Dictionnair:

Franko bollo postale italiana, italieniſche Poſtfreimarke.
Giornali Stampe, Journal- oder Zeitungsmarke.
Italia, Italien.
Centesimo, Einzahl, **Centesimi**, Mehrzahl; die kleinſte italieniſche Kupfermünze.
Soldo, Einzahl, **Soldi**, Mehrzahl; der zwanzigſte Theil einer Lire.
Stati Parmensi, Parmenſiſche Staaten.
Duc. di Parma, Piac., Ecc., Staaten von Parma, Piacenza und Quaſtalla.
Poste Estensi, Eſtenſiſche Poſten.
Tassa gazetta, Zeitungstaxe.

Königreich der Niederlande (Holland).

Geſchichte. Jede bedeutendere Stadt hatte ihr eigenes Poſtweſen, das lediglich vom Bürgermeiſter und Rath abhängig war, und den Charakter einer Communal-Anſtalt hatte. Das alte Botenweſen der Städte hatte ſich bis um die Mitte des vorigen Jahrhunderts un-

verändert erhalten, nur seine äußere Einrichtung war durch die Verwandlung der Boten in Posten vervollkommnet worden. Wurde ein Postamt in einer Stadt vacant, so hatte der in dem Quartal präsidirende Bürgermeister das Recht, solches ad dies vitae zu übertragen, wem er wollte, ohne den Souverain darum zu befragen.

Die Nachtheile dieser Einrichtung liegen auf der Hand.

Eine anschauliche Schilderung davon findet sich nach Stephan in den Depeschen der preußischen Gesandtschaft im Haag aus dieser Zeit:

„Auf die Capacität der Person, die das Postamt verwalten soll, kommt es gar nicht an. Bisweilen behält es sich der Herr Burgermeister selbsten, bisweilen conferirt er es seinem noch in der Wiege seyenden Sohn, bisweilen als ein douaire seiner Frau, bisweilen bekommt es eine auszuheyrathende Tochter als einen Brautschatz mit, bisweilen kriegt solches ein anderer Verwandter oder guter Freund. Es geschieht auch wohl oft daß wenn der Herr Burgermeister keine Deszendenten oder andere nahe Anverwandte hat, er das Postamt einem Frembden mit der Bedingung giebt, daß ihm selbst eine erkleckliche Leibrente daraus durch particulier Contract gesichert werde. Auf solche Art konnte zuweilen ein Burgermeister von Amsterdam, der das Glück hatte daß bey seinem praesidio ein importantes Post-Comptoir in seiner Stadt durch einen Sterbefall offen kam, sich selbst oder einem seiner Kinder ein jährliches Einkommen von 10, 20 und wohl gar 40 Tausend Gulden auf Lebenszeit verschaffen, welches gewiß etwas sehr angenehmes ist. Allein auf diese Weise wurden die Posten auch sehr schlecht administriret, indem der Postmeister sehr wenig Inspection darauf nahm, mit einem paticulier Fuhrmann wegen Transportirung des Felleisens contrahirte seine Laquayen zu Speditions-Commis machte, in Summa Alles so einrichtete daß er nur sein Privatinteresse dabei beherzigte. Es ist bei dieser Einrichtung noch diese Incovenienz, daß in einem jeden größeren Orte vier, fünf und mehrere Posthäuser sich befinden, und dieser pariculier Postmeister z. B. die Englischen, ein anderer die Französischen und Spanischen, ein Dritter die Teutschen, Hamburger und inländischen Postbriefe annimmt und ausgiebet, so daß ein Frembder oft erst aus langer Erfahrung lernen kann, auf welchem Posthause er seine Briefe abgeben und holen lassen müsse,

Digitized by Google

auch die Correspondenten nicht selten, und insonderheit von ausländischen Briefen, nach Belieben des Postmeisters die Briefstaxe erlegen müssen."

Diesen Uebelständen — und namentlich den letzterwähnten — ist es wohl zuzuschreiben, daß selbst den Holländern der Republikanismus einer solchen Postverfassung im Laufe der Zeit doch etwas zu ausschweifend geworden war. Man brachte daher in Vorschlag, daß der Staat gegen Entschädigung der jetzigen Inhaber (der Postmeister) die Postämter in eigene Verwaltung nehmen, nach dem Muster der anderen europäischen Staaten daß Postregal selbst ausüben und das Postwesen im gemeinsamen Interesse aller Staatsangehörigen einheitlich leiten solle. Es verdient gewiß als ein Beweis des Holländischen Patriotismus hervorgehoben zu werden, daß die meisten Städte ihre bisher ausgeübten Postgerechtsame im Interesse der Gesammtheit freiwillig und ohne Entschädigung dem Staate opferten. Haag war hierin mit dem Beispiele vorangegangen. Nur wenige leisteten Widerstand, unter ihnen Amsterdam. Erst nach fünfjährigen Unterhandlungen gelang es, diesen Widerstand zu brechen. Am 1. Juli 1752 übernahm der Staat das ganze Postwesen, das unter die Leitung einer aus fünf Mitgliedern bestehenden General-Administration gestellt wurde, von denen vorläufig die beiden ersten im Haag, die zwei andern in Amsterdam und der fünfte in Rotterdam ihren Sitz erhielten. Am Schlusse jeden Vierteljahres versammelten sich diese „General-Commissarien der Postverwaltungen" im Haag Behufs gemeinschaftlicher Berathung.

Auch in die Postbeziehungen zum Auslande hatte sich die Zersplitterung des holländischen Postwesens vor dieser Organisation übertragen. Amsterdam war mit der preußischen, der hamburgischen und der Reichspost, Leyden mit der sächsischen, Haag mit der preußischen Post durch Recesse verbunden. Die neue General-Post-Administration, ergriff eine günstige Initiative, dieser Verwirrung ein Ende zu machen.

Sie schloß mit Preußen 1775 einen Postvertrag, wobei die Interessen des Verkehrs und der Unterthanen und Postverwaltungen maßgebend waren.

Seit dieser Zeit blieb auch das Postwesen in Händen des Staates, und ist dem Finanzministerium untergeordnet.

Digitized by Google

Statistik. Inländische Briefe: 1848: 4,324.032, 1854: 11,158.515, 1861: 15,533.458, 1862: 16,114.573. Ausländische Briefe: 1848: 1,833.824, 1854: 3,025.208, 1861: 4,174.803, 1862: 4,314.745, zusammen 1862: 20,429.318 Briefe, auf den Kopf der Bevölkerung $5._{58}$; dann 6,365.955 Zeitungen, auf den Kopf: $1._{74}$.

Die Posteinkünfte beliefen sich 1864 auf 2,100.000 fl. während sie 1831: 1,517.802 fl., 1840: 1,415.666 fl., 1850: 1,294,121 fl. (nach der Reform), 1853: 1,440.000 fl. betrugen.

Briefmarken. Die Niederlande haben nur eine Marke (Abb. 203) geziert mit dem Bilde König Wilhelm's des Dritten. Die 1852 erschienenen Marken waren 5 Cent. blau, 10 C. rosa, 15 C. orange;

Nr. 203.

auch die 1864 in fast gleicher Ausstattung erschienenen Marken haben dieselben Werthe und Farben. Der einzige Unterschied besteht darin, daß das Wort „Postzegel" bei der ersten Emission oben, bei der zweiten aber unten angebracht ist.

Königreich Portugal.

Briefmarken. Portugal führte 1854 das System der Briefmarken ein. Ueberhaupt erzählen die verschiedenen Arten derselben eine traurige Geschichte von der reichen Ernte, welche der Tod im letzten Jahrzehnd im Hause Braganza gehalten hatte. Die zuerst ausgegebene Briefmarke (Abb. 204) trägt noch das Bild der Königin Maria der Zweiten

Nr. 204.

Nr. 205.

Nr. 206.

Nr. 207.

welche 1853 starb. Die Marken waren 5 Reis braun, 25 R. blau, 50 R. grün, 100 R. lila.

Digitized by Google

Der Königin folgte ihr ältester Sohn König Pedro V., dessen Bild von den folgenden Marken (Abb. 205 und 206) herniederblickt. Marken-Farben wie vorgehende. Auch dieser jungendliche Herrscher wurde schon 1861 durch den Tod hinweggerafft, und an seiner Statt bestieg den Thron von Portugal sein Bruder Ludwig I., dessen Bild die gegenwärtig daselbst giltige Briefmarke (Abb. 207) schmückt. 5 Reis braun, 10 R. gelb, 25 R. rosa, 50 R. grün, 100 R. lila.

Briefmarken-Dictionnair:

Correio — Marke.

Kaiserthum Rußland.

Geschichte. Mit dem Postwesen war es, vor den Zeiten Peter I. nur schlecht in Rußland beschaffen, denn es mußten alle Briefe entweder durch eigene Boten, oder auch durch Reisende bei vorfallender Gelegenheit bestellt werden. Die Reisenden aber, die sich selbst Wagen oder Schlitten anschafften, oder Bauern-Pferde zum Vorspann miethen mußten, unterwarfen sich auf den ungebahnten und schmalen Wegen vieler Gefahr.

Peter der Erste hat im Anfange des 17. Jahrhundertes und 1715 in Petersburg eine ausländische Post anlegen lassen. Von dieser Zeit gingen auch reitende Posten nach allen Gouvernements, selbst nach Sibirien und bis Irkutzk und bis zur chinesischen Grenze.

Peter I. war also jedenfalls der Gründer des russischen Postwesens. Das Postwesen hat gleichen Schritt mit der allgemeinen Bildung gehalten, und sich im Verhältnisse zu der ungeheuren Ausdehnung des Reiches ziemlich vervollständigt.

Die Straßen befahren bequeme Eilwägen, begleitet von Conducteuren. Das Briefporto ist nicht hoch.

Ueber die sibirischen Posten gab der Chef des kais. russ. Postwesens Herr von Prianischnikoff eine interessante Schilderung. Es heißt darin: Alle Hunde der sibirischen Posten bis zum östlichen Ocean sind von gleicher Race bis auf einige Verschiedenheit der Größe und Farbe; aber im Gouvernement Jeniseisk sind sie 16 Verschok lang und 12 Verschok hoch. Im Sommer benutzt man sie

Digitized by Google

zum Ziehen der gegen den Strom fahrenden Postschiffe. Zwölf Hunde vor einer Narte (Postschlitten) gespannt, ziehen 2 Passagiere mit 30 Pud Bagage. Vor eine gewöhnliche Narte werden 6 Hunde gespannt. Die Hunde-Narte ist viel leichter als die der Dammhirsche. Die Hunde werden in der Art angespannt, daß einer voran geht, welcher der Vorderhund heißt, dann folgen 2 Koppelhunde und hierauf 2 oder 3 Deichselhunde, welche an die Narte selbst und nicht an den Zugriemen gespannt werden, der nur für die andern Hunde bestimmt ist. Der Hund an der Spitze leitet die übrigen. Er kennt die Worte des Conducteurs: „rechts! links! halt!“ und gehorcht auf der Stelle. Während des Laufes wendet er den Kopf fast unaufhörlich nach seinem Herrn, und bemerkt er, daß derselbe durch irgend einen Zufall aus dem Schlitten gefallen ist, so führt er, im Zickzack laufend, die hinteren Hunde, da er sie nicht aufhalten kann, auf Umwegen herum, so daß der Herr leicht nachkommen kann. Ein guter Vorderhund wird mit 200 bis 400 Rubel bezahlt. Wenn es darauf ankommt, können die Hunde in 24 Stunden 180 Werst (26 deutsche Meilen) zurücklegen. Sie ruhen auf einer solchen Tour nur einmal Behufs der Fütterung. Aeußersten Falls dauern sie aber auch 8 Tage ohne Nahrung aus. Die Hunde laufen im vollen Galopp und wenn der Conducteur anhalten will, darf er nur „halt!“ rufen oder seinen Tarim einen am Ende mit Eisen beschlagenen Stock, vor dem Schlitten in den Schnee stoßen, und sie stehen augenblicklich.

Was die Dammhirsche betrifft, so wird diese Art der Rennthiere sowohl statt der Zugpferde als der Saumpferde benützt. Man spannt sie paarweise vor die Narten. Das ganze Geschirr besteht in Brustriemen und Zugsträngen. Gelenkt wird mit an die Geweihe gebundenen Leinen. Zwei Männchen tragen eine Last von 16, zwei Weibchen von 12 Puds. Auf Routen, welche mit Relais versehen sind, macht die Dammhirsch-Post 250 Werst (36 deutsche Meilen) in 24 Stunden. Es gibt zwei Arten dieser Dammhirsche. Die einen haben die Größe eines Esels und sind von dunkelbrauner Farbe; die andern, von der Größe eines Maulesels, sind bald braun, bald weiß. Die ersteren sind wild und finden sich im Süden und im Gouvernements Jeniseisk; sie werden als Hausthiere nur bei den Tungusen angetroffen. Die andern finden sich wild oder gezähmt in großer Anzahl jenseits des Polarkreises.

Digitized by Google

Die Postrelais auf Kamtschatka sind 300 und mehr Werst (43 Meilen) von einander entfernt, das eine sogar 438 Werst (62 Meilen). Die Bezahlung der Post mit Geld geschieht dort nur zwischen dem Hafen von Petropaulawsk und der Festung von Tahil; im Innern Kamtschatka's wird mit Tabak bezahlt, weil die Bewohner den Gebrauch des Geldes nicht kennen.

In den russischen Provinzen am Kaukasus werden die Posten unter Begleitung von regulären Truppen, in besonders gefährlichen Pässen sogar unter Begleitung von Artillerie befördert; und auf allen Poststationen stehen Kosakenpikets. Nicht selten sind die Stationsgebäude wie Blockhäuser zur Vertheidigung eingerichtet.

Faßt man die ungeheure Ausdehnung des russischen Reiches und die verschiedenartigen klimatischen Terrain-, Bevölkerungs- und Culturverhältnisse in seinen östlichen Provinzen in das Auge, so wird man die Ausdauer und Energie anerkennen, mit der die russische Postverwaltung, indem sie ein geordnetes Postwesen von Tiflis bis Kamtschatka einrichtete, die sich entgegenstellenden enormen Schwierigkeiten überwunden hat. Ein gewöhnliches russisches Postfuhrwerk ist die auf der Achse ruhende hölzerne Telege, zwar nicht auf Bequemlichkeit berechnet, aber den Wegen angemessen. Die Beförderung mit dem Dreigespann, der Troika, geschieht sehr schnell.

Als oberste Postbehörde fungirt die General-Postdirektion, deren Chef zugleich Minister ist.

Das Postwesen des Königreichs Polen gehört zur allgemeinen Postverwaltung des russischen Reiches, steht aber unter dem unmittelbaren Ressort des Statthalters.

Statistik. Im ganzen Kaiserthume bestehen über 4000 Poststationen mit einem Personale von etwa 20.000 Individuen.

Die Zahl der Briefe betrug (Millionen):

1825	1835	1840	1845	1850	1854	1855
5	6	8	10	12	$14\frac{3}{4}$	$16\frac{3}{4}$

Briefmarken. In **Rußland** wurden die Briefmarken 1857 eingeführt. Das eigentliche Rußland bedient sich zur Frankirung seiner für nähere Distrikte bestimmten Briefen einer viereckigen Marke (Abb. 208) mit der Krone und dem kaiserlichen Adler, nebst der Angabe des Werthes und der Inschrift potsch tovaja. Die Marken sind sämmtlich buntfarbig auf weißes Papier gedruckt, und zwar: 10 Kopeken braun, Mitte blau, 20 K. blau, Mitte orange, 30 K. rosa, Mitte grün.

Digitized by Google

Auch für die telegraphischen Depeschen wird eine Marke angewendet (Abb. 209), welche rund ist und den gekrönten Adler schwarz auf weissem Grunde zeigt.

Für die Correspondenz in der Hauptstadt St. Petersburg bedient man sich einer Marke, worauf der gekrönte Adler geprägt ist, mit der Umschrift: „Sanct Petersbourg skaia goradskaia potcha“ (Abb. 210).

Nr. 208.

Nr. 209.

Nr. 210.

Nr. 211.

Für die ausländische Correspondenz bedient man sich eben einer solchen Couvert-Marke, mit dem Doppeladler, 10 Kopeken schwarz, 20 K. blau, 30 K. roth (Abb. 211).

Im Großherzogthum **Finnland** wurden die Freicouverts im Jahre 1845, die Freimarken 1857 eingeführt. Bis 1860 wurde die viereckige Marke (Abb. 212) mit dem Wappen des Großherzogthums und der

Nr. 212.

Nr. 213.

oben und unten sehr deutlich ausgeprägten Angabe des Werthes farbig auf weißes Papier gedruckt, 5 Kopecken blau, 10 K. rosa. Die auf den Freicouverts im Großherzogthum Finnland befindliche Marke (Abb. 213) ist oval und trägt ebenfalls das finnländische Wappen, 5 Kopeken blau, 10 K. rosa, 20 K. schwarz.

Digitized by Google

Auch das Königreich **Polen** hat seine eigenen Briefmarken. Dieselben tragen den russischen Doppelaar sowohl auf der einfachen Briefmarke, wie auf der auf den Freicouverts befindlichen. Auf der ersteren (Abb. 214) ruht er weiß auf rosafarbenem Schilde, welches geschmückt ist mit der Krone und dem kaiserlichen Mantel, letztere wie die andern

Nr. 214.

Nr. 215.

Verzierungen blau auf weiß ausgeführt. Die andere Marke (Abb. 215) weiß auf blau gedruckt hat die Umschrift: „Poczta miejska Warszawska; Zalisti koperie 3," und ist für die Stadtpost in Warschau bestimmt. Das zehn Kopeken geltende Couvert trägt eine Marke in gleicher Zeichnung, jedoch weiß auf schwarz ausgeführt.

Von der Regierung wurde der in Südrußland bestehenden „Compagnie russe de novigation à vapeur et de commerce" die Erlaubniß ertheilt, für die auf ihren Booten beförderten Kreuzbandsendungen und bis zum 1 löthigen Packete Francomarken zu verwenden, welche auf den Expeditionen dieser Gesellschaft in Odessa, Konstantinopel, Alexandrien, Syra, Malta, Messina, Trapezunt, Tiflis und Sukkum-Käle

Nr. 216.

zu haben sind. Die Marken selbst werden in Petersburg unter Aufsicht der Regierung gedruckt und von der Petersburger Post an die Gesellschaft abgegeben. Es gibt nur eine blaue 6 Kopeken-Marke (Abb. 216). Die Umschrift auf der Marke lautet: Marke zum Versand nach Osten, 6 Kopeken das Loth."

Digitized by Google

Briefmarken-Dictionnair:

Potsch tovaja, Postmarke.
Sanct Petersbourg skaia goradskaia potscha, Post der Hauptstadt St. Petersburg.
Poczta miejska Warszawska; Zalisti koperie 3, Postamt Warschau, Brief und Couvert 3 Kopeken.

Königreich Schweden und Norwegen.

Geschichte. Den ersten Ursprung nahm das norwegische Postwesen durch eine 1611 zwischen den beiden Hauptstädten Kopenhagen und Christiania eingerichtete Briefpost. Die isolirte Lage des Landes und seine dünne Bevölkerung, deren Verkehr mit dem entfernten Auslande nur durch die Nachbarstaaten vermittelt werden konnte, waren Momente, die der raschen Entwicklung seiner Posteinrichtungen hinderlich in den Weg treten mußten. Das norwegische Postwesen hat sich unter diesen ungünstigen Umständen, mit geringer Benutzung der Vorbilder, welche die erstaunlichen Fortschritte in der Postadministration anderer Staaten hätten darbieten können, bis auf die neuesten Zeiten herab, in ganz eigenthümlicher Weise aus sich selbst herausgebildet, wie es die fortschreitende Ausdehnung seines auswärtigen Handels mit sich brachte.

Als ein großartiges Unternehmen zur Hebung des Postverkehrs muß anerkannt werden, daß die norwegische Regierung seit dem Jahre 1826, vorzugsweise zur Beförderung der Posten, alle an der Seeküste liegenden Handelsstädte, von Frederikshall und Christiania bis Hammerfest, in einer Entfernung von mehr als 300 norwegischen Meilen, durch in einander greifende Dampfschifffahrten in Verbindung setzte und diese regelmäßigen Fahrten südlich bis nach Gothenburg und Kopenhagen, in den letzten beiden Jahren selbst bis Kiel ausdehnte.

Der energische und vorzugsweise auf das Praktisch-Nützliche gerichtete Sinn der norwegischen Nation ist keineswegs unberührt geblieben von den gewaltigen Reformen-Ideen, welche die meisten civilisirten Völker in den letzten Decennien in Betreff des Postwesens, und in Erleichterung und Vervollkommnung der Communicationsmittel beschäftigt und zum kräftigen Fortschritt hingedrängt haben,

Digitized by Google

aber die norwegische Verfassung, nach welcher alle das Finanz-Interesse berührende Verwaltungsmaßregeln dem Beschlusse des alle drei Jahre sich versammelnden Storthings unterliegt, stand dem allgemeinen Volkswunsche hindernd im Wege.

Dem im Februar 1848 zu Christiania versammelten Storthing lag ein Reformplan für das norwegische Postwesen zur Berathung vor. Diesen Berathungen hatte Norwegen mehrere weitgehende Reformen zu verdanken; darunter auch hauptsächlich eine Herabsetzung der Tarife.

Statistik. Die Einnahmen aus dem Postwesen beliefen sich 1863 auf 321.500 Speciesthaler.

Briefmarken. Die Einführung der Briefmarken in Skandinavien geschah 1855.

Die Marken in **Schweden** tragen das königliche Wappen (Abb. 217) darüber das Wort „Sverige“ und den Werth der Marken in Zahlen, unten ist derselbe in Buchstaben zu lesen, und an den beiden

Nr. 217.

Nr. 218.

Seiten befindet sich das Wort: „Frimarke.“ 5 Oere grün, 9 Oere lila, 12 Oere blau, 24 Oere gelb, 30 Oere rothbraun, 50 Oere carmin. Für den Gebrauch der Stadtpost in Stockholm ist eine eigene Marke bestimmt. (Abb. 218). Sie ist auf weißen Grund gedruckt, früher schwarz jetzt braun.

Die zuerst in **Norwegen** eingeführte Marke (Abb. 219) trägt das Wappen und die Krone Norwegens in einem Kreise, darüber das Wort Frimaerke, darunter die Angabe des Werthes.

Nr. 219.

Nr. 220.

Diese Marke wurde 1856 durch eine andere ersetzt, (Abb. 220) mit dem Bilde des Königs Oskar I. Die vier Ränder der Marken sind

Digitized by Google

bedruckt und zwar oben mit dem Worte: „Norge," an den beiden Seiten mit dem Worte „Frimarke," und unten mit Zahlen und Buchstaben, welche den Werth angeben. Die Zeichnung ist farbig auf weißem Grunde ausgeführt, und zwar 2 Skillinge orange, 3 Sk. lila, 4 Sk. blau, 8 Sk. roth.

Auch diese Marke wurde 1863 geändert, und das Wappen, ähnlich der Ersteren, wieder auf die Marken gesetzt. 4 Sk. blau, 8 Sk. rosa 24 Sk. hellbraun.

Briefmarken-Dictionnair:

Norge Frimaerke, norwegische Freimarke.
Sverige Frimaerke, schwedische Freimarke.
Frimaerke for Localbref, Freimarke für Lokalbriefe.

Republik Schweiz.

Das Postregal in der Schweiz stand früher nicht dem Bunde, sondern den einzelnen Kantonen zu. Das Postwesen war kein allgemeines Bundes-Institut, vielmehr hatte fast jeder Kanton seine eigene Postverwaltung. Die Anzahl derselben betrug 16, indem mehrere Kantone ihr Postwesen an benachbarte Kantone verpachtet hatten. Diese verschiedenen kantonalen Postanstalten wurden nichts weniger als nach gleichförmigen Grundsätzen administrirt; sie hatten vielmehr eine jede ihre eigene Gesetzgebung, ihren besonderen Tarif und standen sich einander wie fremdländische Postanstalten gegenüber. In weiterer Entwickelung dieses Verhältnisses bildete auch die Schweiz dem Auslande gegenüber kein einheitliches Postgebiet, vielmehr schloß jeder Kanton Postverträge mit ausländischen Staaten ab, und so kam es, daß z. B. Oesterreich noch im Jahre 1847 sechszehn Postverträge mit der Schweiz hatte. Es war ein ähnlicher Zustand des Postwesens, wie vor der Gründung des Postvereines in Deutschland, nur daß bei der geringeren Ausdehnung der Kantone und der großen Anzahl derselben, bei den durch kleinliche Sonder-Interessen genährten Eifersüchteleien einzelner Kantone die Zersplitterung des Postwesens, namentlich der sonstigen Einheit und Festigkeit des föderativen Bandes gegenüber, sich zum Nachheile des Verkehrs in hohem Grade fühlbar machte. Auch in politischer Beziehung war diese Zersplitterung nicht vortheilhaft, denn

Digitized by Google

es wuchs dabei der Einfluß fremder Verwaltungen; Schaffhausen verkaufte sogar die Ausübung seines Postregals an den Fürsten von Thurn und Taxis.

Das Postgeschäft zwischen einigen Kantonen wurde rein kaufmännisch betrieben und es fragte sich gewöhnlich zwischen dem Einen und dem Andern nur: wie theuer werde ich die Briefe empfangen, wie theuer sie wieder verkaufen. Auf die Ergebnisse gegenüber der bezahlenden Bevölkerung wurde weniger Bedacht genommen, obwohl hier und da der Handelsstand einen überwiegenden Einfluß auf die Verwaltung der Posten gewonnen hatte. Die Reform-Entwürfe von 1843 und 1844 wurden von Vielen schon aus dem Grunde nicht gern gesehen, weil sie den eingeübten Manipulationen und Gewohnheiten in den Weg traten und zugleich den beliebten gegenseitigen Uebervortheilungen von Kanton zu Kanton ein Ziel setzten. Unter sich sollten die Kantone auch in Bezug auf den Transit selbst den guten Post-Einrichtungen näher zu kommen suchen. Wenn in Ermangelung geschlossener Transitpackete ein Brief zwischen St. Gallen und Genf bei fünfmal manipulirt und taxirt werden mußte, konnte dies unfehlbar ohne große Mühe und Zeitverlust nicht geschehen; auch für die Reisenden fand ähnlicher Aufenthalt statt.

Im Sommer 1843 wurde zuerst die Postreform in der Schweiz allgemeiner angeregt. Namentlich ergriffen St. Gallen und Zürich die Initiative, um zunächst das allgemeine Zugeständniß unbedingter Post-Transitfreiheit unter den Kantonen herbeizuführen. In Zürich fand eine Postkonferenz statt, an welcher aber der bei der Hauptfrage vorzugsweise betheiligte und in den schweizerischen Postangelegenheiten von jeher von großer Bedeutung gewesene Kanton Bern keinen Antheil nahm. Eben so wenig war dieser Kanton auf der zweiten im September 1844 zu Zürich stattgehabten Postkonferenz vertreten. Die politischen Unruhen, die um jene Zeit in der Schweiz eintraten, verhinderten indeß die ausgestreute Saat zu reifen. Im Juli 1847 fand demnächst zu Bern eine Konferenz unter dem Vorsitze des Regierungsraths und Finanzdirektors Stämpfli statt, auf welcher beschlossen wurde, die Unterhandlungen wegen der Umgestaltung des Postwesens auf Grund der Züricher Beschlüsse von 1843 und 1844 wieder aufzunehmen. Die Verhandlungen der Bundes-Revisionskommission im

Digitized by Google

Jahre 1848 in Betreff des Postwesens lieferten vielfache Beweise von den Nachtheilen der Kantonal-Post-Institute.

Die Umgestaltung geschah durch die Artikel 33, 34 und 35 der Bundesverfassung der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 12. Herbstmonat 1848.

„Artikel 33. Das Postwesen im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft wird vom Bunde übernommen unter folgenden Vorschriften:

1. Die gegenwärtig bestehenden Postverbindungen dürfen im Ganzen ohne Zustimmung der betheiligten Kantone nicht vermindert werden.
2. Die Tarife werden im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft nach den gleichen möglichst billigen Grundsätzen bestimmt.
3. Die Unverletzbarkeit des Postgeheimnisses ist gewährleistet.
4. Für Abtretung des Postregals leistet der Bund den Kantonen Entschädigung nach näheren Bestimmungen.

Artikel 34. Bei der Verwaltung des Zoll- und Postwesens sind die Angestellten größtentheils aus den Einwohnern derjenigen Kantone zu wählen, für welche sie bestimmt sind.

Artikel 35. Der Bund übt die Oberaufsicht über die Straßen und Brücken, an deren Erhaltung die Eidgenossenschaft ein Interesse hat."

Die näheren Verhältnisse wurden demnächst durch das Bundesgesetz über das Postregal vom 2. Brachmonat 1849, und das Bundesgesetz über die Organisation der Postverwaltung vom 25. Mai 1849 und das Bundesgesetz über die Posttaxen vom 4. Brachmonat 1849, so wie durch die von dem Postdepartement der schweizerischen Eidgenossenschaft erlassenen Dienstreglements und Instruktionen geordnet.

Seit dem das schweizerische Postwesen vom Bunde ressortirt, sind unverkennbare Fortschritte in der Entwickelung dieser Anstalt gemacht. Mit Recht wird die Steigerung des Postbetriebes nicht allein der allgemeinen Zunahme des Verkehrs, sondern auch der seit der Centralisation des Postwesens eingeführten Verbesserungen zugeschrieben.

Die oberste vollziehende und leitende Behörde ist der Bundesrath. Er unterhandelt auch die Postverträge mit dem Auslande, die Ratifikation derselben aber steht der

Digitized by Google

Bundesversammlung zu. Die unmittelbare Oberaufsicht und Leitung des gesammten Postwesens steht dem „Postdepartement der schweizerischen Eidgenossenschaft" in Bern zu. Ausübende Verwaltungsorgane sind die Kreis-Postdirektionen, deren für jeden der 11 Postkreise eine besteht. Die Centralbehörde bedient sich zweier Post-Inspectoren als Aufsichtsorgane. Jeder Kreispostdirektion ist ein Controleur zugeordnet. Die Postanstalten werden in Postbureaus und in Postablagen eingetheilt. Alle Postbeamten werden auf eine Amtsdauer von 3 Jahren erwählt; die Postbediensteten dagegen auf unbestimmte Zeit *).

Statistik. Die Schweiz hatte Ende 1863 2108 Postbureaux (516 Postbureaux, 18 fahrende Postbureaux auf Eisenbahnen, 2 Postbureaux auf Schiffen, 9 Agenturen im Auslande, und 1563 Postablagen).

Die Briefzahl betrug 1850, 15,106.117 Stück, 1863 dagegen 33,311.271, somit auf den Kopf der Bevölkerung 12.73.

An Briefmarken wurden 1863 — 19,938.467 Stück im Werthe von 2,308.628 Francs verkauft.

Zeitungen wurden mit den Posten 23,463.470 Stück befördert. Fahrpostsendungen wurden 4,918.774 Stück theils aufgegeben, theils abgegeben.

Das Personale bestand aus folgenden:

Bei der General-Post-Direktion	24
Bei den Kreis-Post-Direktionen	67
Bei den Postbureaux	825
Ablagehalter	1563
Briefträger, Boten	766
Bureaudiener, Packer	153
Conducteure	214
	3612

Die Besoldungen dieser Beamten und Diener betrugen 2,214.636Fr.

Das finanzielle Ergebniß: Roheinnahme 1849 — 4,898.327 Fr. 1858 — 7,358.694 Fr. 1863 — 7,744.082 Fr. Reinertrag 1849 — 1,050.064 Fr. 1858 — 957.193 Fr. 1863 — 1,608.907 Fr.

Briefmarken. Die Einführung der Briefmarken geschah in der Schweiz im Jahre 1850. Die zuerst ausgegebene Marke der schweizerischen Eidgenossenschaft (Abb. 221) war viereckig, trug in der Mitte das Wappen des Bundes, ein weißes Kreuz, darüber ein Posthorn und darunter die Angabe des Werthes, für die deutschen Cantone nach Rappen,

*) Stephan.

Digitized by Google

für die Französischen nach Centimes berechnet, und schwarz, je nach der Verschiedenheit des Werthes, in verschiedenartigem Grunde ausgeführt.

1854 trat an die Stelle dieser Marke eine andere, ebenfalls viereckige (Abb. 222) mit dem Bilde der Göttin der Freiheit. Auch hier ist der Werth für die deutschen Cantone nach Rappen, für die französischen nach Centimes berechnet, und sowohl durch die Umschrift, als durch die Verschiedenheit der Farben näher bezeichnet. 2 R. grau, 5. R. braun, 10 R. blau, 15 R. rosa, 20 R. gelb, 40 R. grün, 1 Franc violett.

1862 behielt man wohl die Ausschmückung der Marke bei, nur mit dem Unterschiede, daß der Werth der Marken auch in den vier Ecken angebracht ist. (Abb. 223). 2 Rappen grau, 3 R. schwarz, 5 R. braun, 10 R. blau, 20 R. orange, 30 R. scharlachroth, 40 R. grün, 60 R. bronze, 1 Franc braun.

Nr. 221.

Nr. 222.

Nr. 223.

Außer dieser von der Bundesregierung ausgegebenen und für die Correspondenz der gesammten Schweiz mit dem Auslande benutzten Marken, haben einzelne Cantone noch andere für den Verkehr im Lande selbst, wie auch für die Stadtbriefe der bedeutenderen Städte.

Die Marke des Cantons **Basel** (Abb. 224) ist viereckig und trägt eine weiße Taube im rothen Felde.

Nr. 224.

Der Canton **Genf** hat zwei Marken, eine größere und eine etwas kleinere (Abb. 225 und 226), welche schwarz auf grün, das Wappen des Cantons, den Adler und den Schlüssel tragen. Das gleiche Wappen sieht man auf der Stadtpostmarke der Stadt Genf (Abb. 227).

Nr. 225.

Nr. 226.

Nr. 227.

Digitized by Google

Die Marken von **Neufchatel** (Abb. 228 und 229) sind schwarz auf weiß gedruckt, geziert mit dem Kreuze der schweizerischen Eidgenossenschaft, und unterscheiden sich nur dadurch, daß der Werth der einen nach Centimes, der anderen nach Rappen berechnet ist.

Nr. 228.

Nr. 229.

Am einfachsten sind die Marken des Cantons und der Stadt **Zürich** (Abb. 230 und 231). Die erstere für Stadt-, die letztere für Cantonbriefe tragen schwarz auf weißem Papier eine große ihren Werth nach Rappen berechnende Zahl 4 und 6 R.

Nr. 230.

Nr. 231.

Die Marke des Canton **Waadt** (Abb. 232) ist länglich, die Zeichnung besteht aus einem Posthorn und einem Kreuze, der Werth ist nach Rappen berechnet. Lausanne die Hauptstadt des genannten Cantons, hat für die Frankirung der Stadtbriefe eine ganz ähnliche Marke (Abb. 233) nur ist der Werth nach Centimes angegeben.

Nr. 232.

Nr. 233.

Briefmarken-Dictionnair:

Port, Porto.
Poste de Genéve, port cantonal, Postamt von Genf Cantonsporto
Port local, Ortsporto.
Poste locale, Ortspost.
Rayon I., II., III., 1. 2. 3. Zone.

Digitized by Google

Königreich Spanien.

Geschichte. In Spanien sollen die ersten Posten durch König Philipp I. (von Oesterreich, 1504—1506, Schwiegersohn Ferdinands und der Isabella) errichtet worden sein.

1519 ernannte König Karl I. (als deutscher Kaiser Karl V.) Fürst der Niederlande und Herzog von Burgund den niederländischen Postmeister Johann Baptiste von Tassis zum königl. spanischen General-Postmeister. Von dessen Wirken und Einrichtungen als solcher ist nichts bekannt, auch nichts von der Postverfassung in den Regierungszeiten der Philippe bis Baptistes Urenkel, Eugen Alexander Franz, vom Könige Karl II. im Jahre 1681 in den spanischen Fürstenstand erhoben wurde. Wahrscheinlich beschränkte sich Taxis auf die Einrichtung der Reitposten von Madrid nach Kadix und Frankreich.

Zu Zeiten der spanischen Erbfolge-Kriege wurde dem Grand und Fürsten von Taxis die Leitung des ganz unbedeutenden Postwesens entzogen, dasselbe für eine Staatsanstalt erklärt und dem Grafen d'Onnata übertragen. Dieser überließ im Jahre 1708 das gesammte Postwesen dem Marquis de Monte Sacro als eine Pachtung, ganz wie damals im Nachbarlande Frankreich. Später wurde die Leitung und Aufsicht über das gesammte Postwesen einem Generalpostamte übertragen.

Die Posteinrichtungen bestanden in Reit- (Correos) und Fahr-Posten (Diligencias), von welchen die von Madrid nach Bayonne, Badajoz, Sevilla, Malaga, Granada, Kadix und den Lustschlössern San Ildefonso, Aranjuez, al Escurial und al Pardo vom Grafen Florida Blanca eingeführt wurden.

Die Heerstraßen wurden von den Reisenden entweder zu Pferde oder auf Maulthieren, oder mit Lohnfuhren, Mensagerias, benutzt.

Die Briefposten (Reitposten) wurden auf den großen Coursen in einem Cabriolet mit vier Mauleseln bespannt, fortgebracht.

Eigentlich wurden die wirklich königlichen Diligencen im Jahre 1769 in der Regierungszeit Karls III. unter dem Mi-

Digitized by Google

nisterium des hoch verdienten Grafen Florida Blanca eingeführt (siehe oben). Doch geriethen diese Fahrten in Verfall, und erst in diesem Jahrhunderte 1815 kamen sie wieder in Aufschwung indem mehrere Course eingeführt wurden.

Wegen der Unsicherheit der Wege, mußten die Fahrten stets eine Bedeckung von 2 bis 3 Mann Infanterie erhalten, die auf bestimmten Stationen wechselten.

Neuerer Zeit hat das spanische Postwesen sehr bedeutende Fortschritte gemacht. Trotz der schlechten Straßen sind namentlich in Folge der Reformen die Postverbindungen lebhaft. Die Posten und Deligencias sind von einer Wohlfeilheit, welche nirgends in Europa besteht, und welche es möglich macht, daß man z. B. auf dem letzten Platze (Rotonda oder Coupé) die große Entfernung von Bayonne über Madrid nach Sevilla für 240 Realen zurücklegen, mithin die ganze pyrenäische Halbinsel fast in ihrer größten Ausdehnung für so geringen Preis durchschneiden kann. Ein Uebelstand ist aber die Nichtgestellung von Beiwagen, so daß eine unbeschränkte Aufnahme von Passagieren nicht stattfindet. Ueber die Mangelhaftigkeit der Wagen klagen viele neuere Reisende.

Der Majoral bekleidet die Stelle des Conducteurs, während der Zagal, jenes leuchtfüßige Phantom, bald im sausenden Galopp neben den Maulthieren herläuft und sie mit lautem Zuruf und Peitschenhieben zu größerer Eile antreibt, bald sich wieder mitten im Carrière zur Erholung auf den Vordersitz hinaufschwingt und nun mit gewaltigem Geschrei, in welches der Majoral aus voller Kehle und unter Peitschenknall mit einstimmt, sein Geschäft betreibt. Auf den größeren Postrouten sieht man auch noch auf dem vordersten Maulthiere einen jungen Menschen als Postillon reiten, der die ganze Tour zurücklegt und oft mehrere Tage und Nächte im Sattel bleibt.

Die General-Direktion besteht aus einem General-Direktor (50.000 Realen *), einem ersten Beamten mit 32.000 Realen Gehalt einem Direktionsbeamten mit 22.000, aus zwei zweiten Beamten mit je 20.000, aus zwei dritten Beamten mit je 18.000, aus zwei vierten Beamten mit je 16.000, aus zwei fünften Beamten mit 14.000, aus zwei sechsten Beamten mit 12.000 aus zwei

*) 1 Real = 2 Ngr. 8.9 Pf. = 10 Kr. Rhein.

Digitized by Google

siebenten Beamten mit 10.000, aus zwei achten Beamten mit 8.000, und zwei neunten Beamten mit 6.000 Realen Gehalt.

Statistik. 1846 waren erst 18 Millionen Briefe, 1859 42 Mill. 1860 54½, 1861 59,447.863 (wovon 56,056.001 Privatbriefe), also auf den Kopf der Bevölkerung 3.8 Briefe.

Die Post-Brutto-Einnahme war 1854 35,500.000 Realen, die Ausgabe 21,374.355 R. der Ueberschuß betrug demnach 14,125.645 R. 1861 betrugen die Ausgaben 31,639.600 R.

Briefmarken. Der Gebrauch der Briefmarken in Spanien datirt vom Jahre 1850. Seit dieser Zeit veranstaltete man zahlreiche verschiedene Emissionen derselben. Dennoch tragen sämmtliche spanische Briefmarken eine große Familienähnlichkeit, indem sie sämmtlich das Bildniß der Königin Isabella der Zweiten tragen (Abb. 234 bis 241, 242, 243, 244).

Nr. 234.

Nr. 235.

Nr. 236.

Nr. 237.

Nr. 238.

Nr. 239.

Nr. 240.

Nr. 241.

Nr. 242.

Nr. 243.

Nr. 244.

Die Marken erschienen 1850, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 60, 62, 64, 65, und sind nach Cuartos und Reales berechnet in verschiedenen Farben grün, orange, carmin, rothbraun, blau und lila ausgeführt. Dieselben sind bald mit, bald ohne Diadem, nach links und rechts blickend und von verschiedenartiger Einfassung umgeben.

Digitized by Google

Außer diesen für den brieflichen Verkehr des In- und Auslandes benutzten Marken hat man in Spanien noch andere für Journale und offizielle Correspondenz. Dieselben sind geschmückt mit dem Wappen des Königreichs. Auch sie erschienen zu verschiedenen Zeiten. Die viereckige Marke (Abb. 245) wurde mit der ersten Emission der Briefmarken in Umlauf gesetzt; die anderen Marken (Abb. 246 bis 249) datiren von den Jahren 1854 und 56, während die runde Marke (Abb. 250) erst das Ergebniß der neueren Zeit ist, und für die amtliche Correspondenz verwendet wird.

Die Stadt Madrid hatte ihre eigenen Briefmarken (Abb. 251). Der an einen Baum aufsteigende Bär ist das Stadtwappen Madrids, ist von einem Kranze umgeben, dessen obern Theil eine Krone ziert; das von einem Achteck umgebene Muster ist in Kupferbronze auf weißem Papier gedruckt.

Nr. 245.

Nr. 246.

Nr. 247.

Nr. 248.

Nr. 249.

Nr. 250.

Nr. 251.

Von den überseeischen Besitzungen Spaniens, die ihre eigenen Briefmarken besitzen, führen wir hier an:

Die **Philippinnen.** Diese Marken sind in Muster und Farben die nämlichen wie die spanischen (Abb. 252), und das Unterscheidungszeichen besteht nur in den Werthen, welche hier in Cents angegeben sind. $3\frac{1}{8}$ C. schwarz auf gelb, $6\frac{2}{8}$ C. grün auf rosa, $12\frac{4}{8}$ C. blau auf fleischfarben, 25 C. roth auf fleischfarben.

Nr. 252.

Digitized by Google

Auch die ſpaniſche Colonie **Luzon** hat ihre eigenen Marken (Abb. 253). Auch ſie haben das Bild der Königin Iſabella.

Nr. 253.

Auf der Inſel **San Domingo** (Haiti) bedient man ſich auch einer eigenen Marke (Abb. 254), welche ebenfalls das Bild der Königin trägt. In den unteren Ecken führt ſie die Embleme des Handels, Merkurſtab und Anker.

Nr. 254.

Briefmarken-Dictionnair.

Espana, Spanien.
Correo interior, Freimarke für das Innere.
Correa official, offizielle Marke (für amtliche Correſpondenz).

Kaiſerreich Türkei.

Geſchichte. Das Poſtweſen der Türkei iſt ein noch junges Inſtitut; es iſt alſo kein Wunder, wenn es noch an manchen Gebrechen leidet. Das Haupthinderniß zur Herſtellung einer beſſern Ordnung war das Verpachten der Poſten.

Die Regierung verpachtete die Poſten an den Meiſtbietenden, und ſorgte in Folge deſſen dafür, daß das Porto ein möglichſt hohes blieb. Das türkiſche Poſtweſen iſt in ſeiner Verfaſſung ganz einfach, und befaßt ſich nur mit der Beförderung von Briefen und der Stellung von Pferden für Reiſende. Die Briefe werden zuſammengebunden, über die Packpferde gehangen und von Tataren zum nächſten Relais gebracht.

Digitized by Google

Das türkiſche Poſtweſen wird ſeit der im Jahre 1840 erfolgten Regulirung deſſelben von einer eigenen Adminiſtration (Amire-Mensil-Hane) in Conſtantinopel geleitet. Der officielle Briefwechſel iſt Tataren anvertraut, das ſind Boten zu Pferde von erprobter Treue, welche zugleich den Reiſenden und den Karavanen als Geleite dienen.

Die Tataren findet man von den ruſſiſchen Grenzen bis zum perſiſchen Meerbuſen, vom Adriatiſchen Meere bis zum Nil. Unaufgehalten durch die rauheſten Schluchten, durch ſchneebedeckte Berge und Gebirgswäſſer, eilen ſie im unnachlaſſendem Galopp im Balkan ihrem Ziele zu, oder jagen geſtreckten Laufs in glühender Sonnenhitze durch die Wüſten und Steppen Turkomanniens. Der Tatar, welcher die Depeſchen in einer mit Goldfranſen beſetzten Taſche auf der Bruſt trägt, gilt als unverletzliche Perſon. Der goldene Stern auf ſeinen ungeheuer weiten blauen Beinkleidern ſcheint eine Art Abglanz kaiſerlicher Macht auf ſeinen Inhaber zurück zu ſtrahlen. Selbſt der apathiſche Türke ſieht einen Poſttataren mit großem Intereſſe vorbei galoppiren. „Ein Tatar des Padiſchah!“ murmelt er und verneigt ſich, wenn ſich der Reiter von Iſtambul fortbewegt. „Ein Tatar!“ ſchreit freudig die Karavane, welche fern am Horizonte einen fliegenden Schatten auftauchen und am entgegengeſetzten Rande der Wüſte verſchwinden ſieht. Die Franken entzückt das Koſtüm der gelbbräunlichen Reiter: ihre blaue lange Quaſte an dem rothen Feß iſt in beſtändiger fliegenden Bewegung; die Schlitzärmel der ſchwarz verzierten grünen Jacke, welche der Mantel nicht bedeckt, ebenfalls; ihre Hand ſchwingt unabläſſig den Kantſchu, ohne daß ſie jedoch ihre Pferde ſchlügen und vorwärts: „Haidé! Haidé!“ ſchreien ſie in den Einöden mit lauter Stimme. Der rothe ungeheure Gürtel hält zwei ſchwanenhälſige Piſtolen, einen Jataghan oder krummen Handſchar, dazu die lange Pfeife, Feuerzeug, Tabak, ein ſeidegeſticktes Taſchentuch und eine Feuerzange. Bei wichtigen Botſchaften reiten ſtets zwei Tataren zuſammen, und es kommt ſelten vor, daß ſie angegriffen werden. Man weiß nicht, ſoll man mehr die Ausdauer der Reiter oder die ihrer Roſſe bewundern. Die Tataren führen zur Stärkung für ſich und das Pferd hartes Gerſtenbrod in Kugeln mit ſich. Iſt der Tatar weit von Städten und Dörfern entfernt, und er fürchtet, ſeine Kräfte könnten ihn verlaſſen, ſo öffnet er mitunter ſeinem Pferde eine Halsader und trinkt etwas Blut. Auch wenn das Thier ungewöhnlich zu ſchnau-

Digitized by Google

fen und mit den Flanken zu ſchlagen beginnt, öffnet er ihm die Ader. Der Tatar ſchafft auch im Namen des Sultans für Reiſende die von Privaten zu einer beſtimmten Taxe zu liefernden Transportmittel herbei, und es pflegt das Pferd auf die Stunde circa 3 Piaſter zu koſten.

In Aegypten bedienen ſich die Poſttataren namentlich bei Reiſen durch die Wüſte des Reit-Kameels oder Hadſchins. Um die Karavanenzüge und den Poſtverkehr von Syrien nach Aegypten zu erleichtern, hatte Mehemet Ali längs des ganzen Weges Poſt-Stationen mit Brunnen, einem Wohnhauſe für die Poſttataren und Stallungen für Kameele, Pferde und Eſel in Entfernungen von 6—8 Stunden errichten laſſen, die jedoch leider wieder gänzlich in Verfall gerathen ſind. Dagegen ſind mehrfach Fußpoſten eingerichtet.

Auſſer der einheimiſchen Poſt, die nur Briefe für den Umfang des türkiſchen Reiches beſorgt, beſtehen in Conſtantinopel noch ein öſterreichiſches, preußiſches, ruſſiſches, franzöſiſches, engliſches ꝛc. Poſtamt, welche zugleich die Briefe für die kleineren Staaten übernehmen.

Statiſtik. Die reine Einnahme aus dem Poſtweſen pro 1864/65 betrug 20.152 Beutel. (1 Beutel = 500 Piaſter à 10 kr.)

Briefmarken. Die türkiſche Poſtverwaltung führte den Gebrauch der Briefmarken 1862 ein. Sie ſind auf feinem Papier gedruckt, und enthalten oben den Namenszug des Sultans, darunter innerhalb eines Halbmondes eine türkiſche Inſchrift, unten eine Arabeske (Abb. 255). 20 Paras gelb, 1 Piaſter violett, 2 P. blau, 5 P. roſa.

Nr. 255.

Nr. 256.

Nr. 257.

Seit 1865 kurſiren neue Marken. In der Mitte iſt der Halbmond in einem Ovale, darüber ein ſtrahlender Stern, mit türkiſcher Umſchrift, auf deutſch: „Türkiſche Poſtadminiſtration.“ In den vier Ecken ſind die den Werth bezeichnenden Zahlen (Abb. 256). 10 Paras

Digitized by Google

grün, 20 Paras gelb, 1 Piaſter violett, 2 P. blau, 5 P. carmin, 25 P. ziegelroth.

Seit neueſter Zeit erhielt ein Grieche, Namens Lianos, von der Regierung für 6 Jahre das Privilegium, die Lokalkorreſpondenz in Conſtantinopel zu beſorgen, und hat dazu beſtimmte Marken anfertigen laſſen. (Abb. 257). Dieſelben haben in der Mitte den Halbmond, darüber einen Stern, mit türkiſcher Umſchrift, und „Poste locale“ mit Werthangabe in Paras. Hievon ſind 5 Paras blau, 20 P. grün.

Auch das halbſelbſtſtändige Vicekönigreich **Aegypten** hat vom 1. Jänner 1866 eigene Briefmarken dem Verkehr übergeben (Abb. 258). Die Form iſt ein längliches Viereck. Der farbige Unterdruck beſteht aus Verzierungen im orientaliſchen Geſchmack, und bildet in der Mitte

Nr. 258.

ein Oval. Der Unterdruck iſt mit türkiſchen Schriftzeichen überdruckt. Die Marken haben ein ſehr ſinnreiches Waſſerzeichen, nämlich eine egyptiſche Pyramide, auf deren Spitze ſich eine Sonnenroſe mit 10 ſtrahlenförmig ausgebreiteten Blättern erhebt. Das Muſter iſt bei jedem einzelnen Werth verſchieden: 5 Paras blaßgrün, 10 P. braun, 20 P. blaßblau, 1 Piaſter lila, 2 P. gelb, 5 P. roſa, 10 P. dunkelblau.

Digitized by Google

Afrika.

Neger-Republik Liberia.

Liberia, die 1823 von den Nordamerikanern an der afrikanischen Westküste gegründete Negerrepublik, soll etwa 40.000 Menschen zählen, — aus Amerika zurückverpflanzte und eine Anzahl freiwillig in das Gemeinwesen getretene Neger.

Briefmarken. Diese kleine Republik hat 1860 für ihre Correspondenz eine eigene Briefmarke anfertigen lassen, geschmückt mit dem Bilde der Freiheitsgöttin, und einem Schiffe im Meere. 6 C. (Abb. 259) roth, 12 C. (Abb. 260) blau, 24 C. grün.

Nr. 259.

Nr. 260.

Digitized by Google

Amerika.

Argentinische Republik.

Geschichte. Die Unabhängigkeitserklärung datirt vom 9. Juli 1816. Die Republik umfaßt etwa 40.500 Q. M. und 1,271.500 Einwohner.

Zur Beförderung von Briefen, Packeten und selbst Geldern besteht eine regelmäßige Postverbindung; diese ist der Correo (Courier) und geht durch die verschiedenen Provinzen der Argentinischen Republik. Der Correo von Buenos-Ayres nach Mendoza durchschneidet die Provinzen Buenos-Ayres, Santa Fé, Cordova, San Luis und Mendoza berührend, die Republik von Ost nach West, wartet in Mendoza bis der Correo von Chile über die Gebirge kommt, und kehrt dann nach Buenos Ayres zurück. Mendoza wieder hat Postverbindungen, ebenfalls durch Couriere, mit Valparaiso und Chile; diese Verbindung ist jedoch im Winter nur sehr unregelmäßig (wegen den verschneiten Cordilleren).

Diese Touren werden vom Correo zu Pferde und nur mit Pferdewechsel zurückgelegt, er selbst muß z. B. von Buenos-Ayres bis Mendoza reiten.

Der Correo trägt die Landestracht: Pondho und Cheripa, ein rothes Tuch um den Kopf.

Die Poststationen sind sehr einfach, ein Dach, je nach Verhältniß oder Zufall mit einer Lehm- oder Korbwand um einen mit einer Kuhhaut überspannten Gestell, auf das der Sattel und die eigene Person des Postillons gelegt wird.

Diese Stationen haben nach einem mit dem Staate eingegangenen Contracte dem poststreitenden Correo so viel Pferde zu stellen, als er gerade braucht. Sehen die Besitzer ihn von weitem kommen, so sprengen ein paar Leute hinaus in die Wiesen, um die nächste Heerde einzutreiben und die nöthigen Pferde einzufangen.

Digitized by Google

Der eigenthümlichen Bestimmung möge noch Erwähnung geschehen, daß in diesem Staate auch jeder Brief, wie überhaupt vieles Andere, als oberste Aufschrift die Devise der Argent. Republik: „Viva la confederacion Argentina-mueran los salvajes, asquerosos, inmundos Unitarios," (Es lebe die argentinische Republik, es sterben die wilden, schmutzigen, unmündigen Unitarier) tragen muß.

Die Postwagen für die Reisenden sind unbequem, aber sehr solid gebaut, welches letztere nöthig ist, weil unterwegs kein Schaden ausgebessert werden kann. Sie fassen 12 bis 18 Personen und werden bis an das Ziel von dem nämlichen Conducteur und Postillon geführt. Die Bespannung ist eine höchst eigenthümliche: vom Wagen gehen nämlich zwei Ketten und eine entsprechende Anzahl Stricke von ungegerbtem Leder aus; die Postillone reiten und hängen die beiden Stangenpferde mit den Ketten, die übrigen mit den Lederriemen an einer Oese mit einem Knebel an die Innenseite des Sattels. Dann peitschen sie auf die Pferde los und reißen den Wagen in sausendem Galopp hinter sich her. Wird irgend ein Sattelgurt locker, so löst der Postillon den Riemen vom Sattel, wirft ihn seinem Nebenmann zu, reitet auf die Seite, schnallt den Sattel fest, sprengt dem Wagen nach und befestigt im Galopp sein Pferd wieder an den Riemen. Die Poststraßen sind nicht künstlich angelegt, sondern sie führen durch die weiten Ebenen wie es eben am bequemsten scheint.

Briefmarken. Die 1860 erschienenen Marken zierte eine aufgehende Sonne, während darunter zwei verschlungene Hände sind. Die 5 Centavos-Marke war roth, 10 C. grün, 15. C. blau.

1862 emitirte man neue Marken, ein Wappen in einem Kranze mit der Umschrift: „Argentina Republika" 5 C. roth, 10 C. grün, 15 C. blau.

1864 erschien eine neue Serie von Marken, mit dem Bilde Don Rivadavia (Abb. 261) ebenauch 5 C. roth, 10 C. grün, 15 C. blau.

Nr. 261.

Digitized by Google

Auch Buenos Ayres hat seine eigenen Marken. Die erste Emission 1858 hatte als Sinnbild ein Dampfschiff, oben das Wort „Correos," unten „Buenos Ayres," an den Seiten „Franco," und die Angabe des Werthes. (Abb. 262). 1 Peso braun, 2 P. blau, 3 P. grün, 4 P. roth, 5 P. gelb.

Nr. 262.

1860 emitirte man eine neue Marke mit dem Bilde der Freiheitsgöttin, 4 Reales grün, 1 Peso blau, 2 P. roth.

Kaiserthum Brasilien.

Briefmarken. Die erste Emission der Briefmarken in Brasilien wählte zur Werthangabe große gerade Ziffern, (Abb. 263 und 264) 30 Reis, 60 R., 90 R.

Nr. 263.

Nr. 264.

Die zweite Emission wählte schräge Ziffern, 10 R., 30 R. 60 R., 90 R., 180 R., 300 R., 600 R.

Die dritte Emmission wählte gerade, kleinere Ziffern, 10 R., 20 R., 30 R., 60 R., 90 R., 180 R., 300 R., 600 R. Alle diese Marken sind schwarz. Die vierte Emission hat noch zu letzteren gerade Ziffern gebracht, 280 R. roth, 430 R orange.

Die Zeitungsmarken haben gerade Ziffern, 10 R. und 30 R. blau.

Mittelamerikanische Freistaaten.

Geschichte. Als nach der Befreiung der spanischen Colonien vom Mutterlande im Jahre 1821 die Staaten Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua, und Costa-Rica sich zu einer

Digitized by Google

Föderal-Republik vereinigten, deren Regierungssitz Guatemala war, wurde auch die Verwaltung des Postwesens der Unionsregierung übertragen. Als die Union sich später auflöste, blieb doch neben andern gemeinschaftlichen Einrichtungen auch die gemeinschaftliche, aber auf Specialrechnung der einzelnen Staaten geführte Postverwaltung bestehen. In einem Lande, dessen Bevölkerung überwiegend aus bedürfnißlosen Indianern besteht, dessen politische Verhältnisse sehr schwankend sind, dessen Gebiet durch reißende, fast nirgends überbrückte Ströme, so wie von mächtigen Armen der Cordilleren überall durchzogen ist, dessen Verkehrs-Entwickelung durch die mißverstandene Colonialpolitik der Spanier zurück gehalten wurde, fehlen wesentliche zum Gedeihen der Posteinrichtungen erforderliche Bedingnisse. Im Innern ist in den meisten Orten der Gebrauch von Wagen oder sonstigen Fahrzeugen ganz unbekannt. Der Personen- und Sachentransport geschieht auf dem Rücken der Indianer oder zu Pferde, oder auf Maulthieren. Auf der Südseite des Landes sind die Verhältnisse besser, von Guatemala nach dem stillen Meere sind in den letzten Jahren Verbindungsstraßen angelegt, die einen lebhaften Verkehr hervorgerufen haben, und wo es Diligencen und mitunter elegante Equipagen gibt. Die erheblichste Verbindung Guatemala's ist die mit England; von Guatemala nach Izabal führt eine mangelhafte Straße, welche die Posten benützen. Von Izabal führt eine Post-Goelette die Briefe durch den Golf und den Rio dulce, sodann durch die Bay von Honduras nach Belize, dem Hauptorte der englischen Colonie Britisch Honduras, von wo einmal monatlich ein englisches Packetboot nach Europa abgeht. Nach Mexiko geschieht der Postverkehr auf beschwerlichen Landwegen; nach Californien gehen die Briefe über den Hafen San Juan del Sur im Staate Nicaragua, um von dort mit den wöchentlichen amerikanischen Dampfern nach San Francisko befördert zu werden. Die Postverwaltung in Guatemala — Administracion general de correos ressortirt in ihren ökonomischen Verhältnissen vom Finanzministerium, im Uebrigen vom Ministerium des Innern. Sie besteht aus dem General-Postadministrator, seinem Stellvertreter, einem Secretär, einem Briefträger und 17 Fußcourieren. Die Ankunft der Posten wird durch Flaggen auf dem Postgebäude angezeigt: Die blaue Flagge bedeutet die Ankunft der Post aus den mittel-amerikanischen Staaten, die

Digitized by Google

rothe aus Mexiko, die weiße aus Izabal (Europa und Nordamerika). Ueber die angekommenen Briefe werden Listen ausgehängt. 20 Postbureaus sind in den verschiedenen Theilen des Landes etablirt. Die Staatsbehörden haben Portofreiheit, die noch auf den Traditionen der Föderal-Republik, so wie auf dem berücksichtigungswerthen Umstande beruht, daß die Kassen der meisten Behörden an fortwährender Ebbe leiden. Die Briefbeförderung geschieht auf dem Landwege durch Fußboten. Auch in der Regenzeit werden sie nicht durch Reitposten ersetzt, weil diese rüstigen indianischen Postboten, die immer, ihr Felleisen auf dem Rücken und dasselbe durch einen Stirntragriemen vorschiebend, im Trabe gehen, sicherer und rascher ihr Ziel erreichen und an der Innehaltung der in ihrem Stundenzettel vorgeschriebenen Zeit weder durch Sturm und Unwetter noch durch schlechte Straßen und ausgetretene Flüsse verhindert werden. Im Nothfall durchschwimmen sie die Letzteren. Briefe und Packete werden ohne Rücksicht auf Größe und Gewicht von der Post in Guatemala angenommen und befördert, auch kann man gegen 3 pCt. Provision baare Gelder versenden, wovon aber wegen der mangelhaften Sicherheit wenig Gebrauch gemacht wird. Ein Postzwang besteht für Sendungen im Innern des Landes nicht, dagegen besteht derselbe für Sendungen nach außerhalb, und zwar bis zur Tragelast eines Mannes. An Porto wird für den einfachen Brief (bis $^1/_2$ Unze) ohne Rücksicht auf die Entfernung 2 Real erhoben. Die Einnahmen betragen circa 15.000 Piaster und decken die Auslagen. (Stephan.)

Briefmarken. Costa Rica. Die von Costa Rica ausgegebenen Briefmarken übertreffen in Schönheit der Ausführung die meisten Marken der Republiken (Abb. 265). In der Mitte erblickt man das

Nr. 265.

den Nicoyogolf bildende Vorgebirge und zwei Schiffe. Darüber stehen im Bogen fünf fünfeckige Sterne, über welche sich ein Kranz windet. Die rahmenförmige Verzierung wird durch Fahnen gehalten. Im ob-

Digitized by Google

ren Theile steht: „Porte Reales correos de Costa Rica“ und im untern „Dos Reales.“ Die Marken sind viereckig $^1/_2$ Real blau, 2 R. roth, 4 R. grün, 1 Peso orange.

Honduras. Die Honduras-Marke hat als Symbol das Wappen der Republik, eine Pyramide (Abb. 266). Am Fusse derselben erhebt sich zu beiden Seiten je ein Thurm, welche beide einen Bogen tragen, unter dem

Nr. 266.

eine Sonne scheint. Zwischen den Thürmen befindet sich ein Berg, dessen Spitze mit der Freiheitsmütze bedeckt ist. Unter dem Fuße der Pyramide ist ein wogendes Meer dargestellt. Die das Wappen im Halbkreise umgebende Devise: „Dios union y libertad“ bedeutet: „Gott, Einigkeit und Freiheit.“ Die Marken werden nur zu dem Werthe von 2 Realen ausgegeben. (Blau, grün und rosa.)

Südamerikanische Freistaaten.

Geschichte. Die Spanier fanden im Jahre 1527 bei der Eroberung Perus uralte, von den Landesfürsten erbaute Wege auf abgeplatteten Bergen und ausgefüllten Thälern und Schlünden, und auf dem großen Wege zwischen Lima und Quito Riesenbrücken, die auf stark gespannten Tauen ruhten. Auf diesen geebneten Straßen, besonders aber auf der 500 Lieus (303 deutsche Meilen) langen Hauptstraße, waren in der Entfernung von etwa $^1/_4$ zu $^1/_4$ deutsche Meilen kleine thurmähnliche Häuser von Steinen erbaut, in welchen sich stets sechs königliche Botenläufer (Chasquis) mit ihren Familien aufhielten.

Gerade wie bei den Persern unter Cyrus, liefen diese Fußboten oder Rufposten mit der von einem angekommenen Boten gehörten Nachricht, oder dem Befehl des Monarchen, oder einem Quipos (Knotenschnur) zum folgenden Wachthause, um solche einem dort wartenden Boten zuzubringen, der sogleich weiter lief. So ging dieses Zurufen, Weitersagen und Zubringen fort und fort bis zum Endpunkte. Die Chasquis vertraten auch die Stelle der Reit- und Stations-Pferde. Der Abgesandte (Courier) des Yuka (Herrschers)

Digitized by Google

oder eines Statthalters, und jeder vornehme Reisende nach oder vom Hofe setzte sich auf die Schulter des Chasquis, dessen Schnelligkeit im Laufen oft die eines Pferdes übertraf, der, nach erreichtem folgendem Wachthause, noch im Rennen mit einer seltenen Gewandtheit und einem eigenen Schwung seinen Reiter auf die Schulter des ihn ablösenden Läufers warf. Dieser empfing jenen wie im Flug behende, und lief mit dem aufhockenden Passagier, ohne nur einen Augenblick zu verweilen, fort bis zum folgenden Stationshause. So ging diese Courier-Reiterei in einem Trabe Tag und Nacht von Station zu Station, und mehr als 100 deutsche Meilen wurden innerhalb 24 Stunden zurückgelegt.

Diese uralten Einrichtungen, waren der Urstoff, aus welchem die späteren Sendungs-Anstalten, und unser heutiges Postwesen genommen wurden.

Bis zum Freiheitskriege der spanischen Kolonien in Süd- und Mittel-Amerika bestand die Postverfassung des Mutterlandes in allen amerikanischen Provinzen.

Briefmarken. Ecuador. Die 1865 erschienenen Marken (Abb. 267) haben ein Wappen in einem Kreise, ½ Real blau, 1 R. gelb.

Nr. 267.

Montevideo, (Uruguay). Die erste Emission der Briefmarken in Montevideo hatte eine strahlende Sonne mit doppelter Werthzahl, 120 Centesimes blau, 180 C. grün, 240 C. roth.

Die zweite Emission ist ganz ähnlich der ersten, nur mit einfacher Werthzahl, (Abb. 268) 60 C. rosa und braun, 80 C. orange, 100 C. carmin, 120 C. blau, 180 C. grün, 240 C. roth, 1 Real roth.

Nr. 268.

Nr. 269.

Digitized by Google

1864 kamen Marken zu niedigeren Preisen, und ſtatt der ſtrahlenden Sonne, mit einem vollſtändigen Wappen der Republik (Abb. 269) 6 C. carmin, 8 C. grün, 10 C. gelb, 12 C. blau.

Peru. Die Marken der erſten Emiſſion Peru's haben das Wappen in rundem Rahmen (Abb. 270), 1 Dinero blau, 1 Peſeta roth, ½ Peſo gelb. Die zweite Emiſſion hat das Wappen en relief, 1 Dinero roth, 1 Piſeta braun.

Nr. 270.

Nr. 271.

Die engliſche Poſtverwaltung hat eine reiche engliſche Geſellſchaft „Pacific Steam Navigation Company“ im weſtlichen Amerika, mit der Beförderung von Briefen in jenen Gegenden beauftragt, und für dieſelbe eine eigene Marke herſtellen laſſen (Abb. 271). Die Marken zeigen ein Dampfſchiff und in den Ecken die Buchſtaben P. S. N. C. (Namen der Compagnie). Doch ſind dieſe Marken, nachdem ſie in der Farbe mehrfache Aenderungen erlitten, wieder außer Gebrauch geſetzt worden.

Neu Granada. Dieſe Republik hatte ſeit 1859 mehrere Emiſſionen von Briefmarken gemacht, die das Wappen in verſchiedenen Einfaſſungen enthielten.

1865 emittirte man eine Marke, welche in einem ovalen Schilde das Wappen, über welchem ein Adler mit ausgebreiteten Fängen ſchwebt führt (Abb. 272). 5 Centavos gelb, 10 C. violett, 20 C. blau, 50 C. grün

Nr. 272.

Nr. 273.

Nr. 274.

Neueſter Zeit erſchienen andere Marken. Für den Werth von 2½ Centavos iſt die Form eines gleichſeitigen Dreiecks gewählt, in der Mitte deſſelben iſt das Staatswappen angebracht, auf der linken Seite die Inſchrift: „E. M. de Columbia,“ und unten „2½ Centavos.“ Dieſe Marke ſoll für Zeitungen beſtimmt ſein, und iſt blaßgrün (Abb. 273).

Digitized by Google

Eine zweite Marke hat in der Mitte ein großes lateinisches A, in einem Kranze, dessen rechte Seite aus Eichen- — und die linke Seite aus Lorbeerblättern besteht. Oben stehen die Worte: „E. M. de Columbia," über dem A im Kranze „Correos Nacionales" und unten „5 Cents." Die Marke ist für unbezahlte Briefe bestimmt.

Eine dritte Marke, für rekommandirte Briefe bestimmt, zeigt eine geometrische Figur, welche aus zwei gleichseitigen Dreiecken in der Weise zusammengesetzt ist, daß sie einen sechseckigen Stern bildet. In der Mitte der Figur befindet sich ein Kreis, welcher ein großes lateinisches R einschließt; in jedem von der Figur gebildeten Winkel steht die Zahl 5. Das Ganze ist von einem Kreise umgeben, welcher die Inschrift: „E. M. de Columbia Correos Nacionales, Cinco Centavos" umfaßt. Die Marke ist schwarz. (Abb. 274).

Venezuela. Die erste Emission von 1859 hatte das Wappen der Republik, $^1/_2$ Real gelb, 1 R. blau, 2 R. roth.

1864 hat die Republik eine neue Emission ihrer Marken veranstaltet. Das Sinnbild stellt einen schwebenden Adler dar, welcher Blitze in seinen Fangen hält. Im obern Rande steht das Wort: „Federation" unter dem Kreise „Venezolana" und im untern Rande die Angabe des Werthes (Abb. 275). $^1/_2$ R. gelb, 1 R. blau, 2 R. grün. $^1/_2$ Centavo roth, 1 C. graugrün.

Nr. 275.

Nr. 276.

Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft zwischen den venezuelanischen Häfen la Guiara, Puerto-Cabello und San Tomas hat ihre eigenen Marken, deren Sinnbild ein Dampfschiff ist, darunter steht die Angabe des Werthes (Abb. 276).

Kaiserthum Mexiko.

Geschichte. In dem Tagebuche des Eroberers von Mexiko, Cortez, steht: Am grünen Donnerstage 1519. Unter ihrem (des mexikanischen Statthalters Pilpatoë und des Feldherrn Teutile) Gefolge befanden sich auch Mahler aus ihrem Lande, welche gleich bei dem ersten Anblick die (spanischen) Schiffe, Soldaten, Pferde, Geschütz und alles, was sie nur im Lager sahen, mit unglaublicher

Digitized by Google

Geschwindigkeit abzeichneten, sie entwarfen alles, was ihnen vorkam, sehr natürlich mit Farben und Pinsel auf zubereitetes Baumwollzeug. Teutile ging in sein Lager (Hütten von Baumzweigen) zurück und überschickte von da aus dem (Kaiser) Montezuma die eingezogene Nachricht, nebst den Schildereien und den Geschenken des Cortez.

Ungeachtet der kürzeste Weg von (der Hauptstadt) Mexico bis Ulloa (dem Ankerplatz und Lager des Cortez) 60 spanische Leguas (45 deutsche Meilen) beträgt, so lief des Kaisers Antwort schon am siebenten Tage ein, — also 90 deutsche Meilen zu Fuß hin und zurück — und für den Cortez ein Geschenk, das hundert Indianer auf den Rücken trugen.

Die mexikanischen Monarchen hielten eine große Anzahl Läufer, welche auf allen Heerstraßen durch das ganze Reich vertheilt waren. Man wählte junge rüstige Leute aus und übte sie von Jugend auf im Laufen, sie löften einander auf dem Wege in eigenen Stationshäusern ab. Die Entfernung dieser Wechselörter war so genau nach dem Maße der menschlichen Kräfte bestimmt, daß der großen Geschwindigkeit ungeachtet, dennoch keiner gänzlich abgemattet war, wenn ein anderer in seine Stelle zum weiterbringen der Nachricht trat.

Die kaiserliche Bibliothek in Paris besitzt eine höchst schätzbare Sammlung mexikanischer Handschriften, theils Originale, theils Copien auf Palmen- und Agavepapier. Die merkwürdigsten sind (in Bilderschrift) der Bericht, welchen Montezumas Spione über das in Cortez Lager Geschehene abstatteten — und ein Finanz-Etat des Kaisers auf einem Blatte, fast 7 Fuß lang und 1 Fuß breit das Reich ist darauf nach Provinzen abgetheilt. Außerdem ist noch ein dicker Band in Folio, mit der Eintheilung des Reichs nach Kirchspielen (zur Zeit des ersten spanischen Vice-Königs) wichtig darin sind 10.000 Hieroglyphen mit ihrer Aussprache zum Lesen der Bücher. Bilder waren also die Schriftsprache und Botenläufer, stationsweise die Sendungs-Anstalten der Mexikaner.

Briefmarken. Die Frankirung der Briefe mittelst Briefmarken führte Mexiko 1857 ein. Die erste Emission der Briefmarken zierte der Kopf Curates, eines mexikanischen Edelmannes, welcher im Jahre 1810 einer der ersten und einflußreichsten Männer war, welcher das

Digitized by Google

Volk zum Kampfe gegen die ſpaniſche Herrſchaft aufrief (Abb. 277). ½ Real blau, 1 R. gelb, 2 Reales grün, 4 R. roth, 8 R. violett.

Nr. 277.

Nr. 278.

1861 behielt man zwar das Bild Curates bei, änderte aber die Farben: ½ Real chamois, 1 R. grün, 2 R. roſa, 4 R. gelb, 8 R. roſa. 1862 4 R. roth auf gelb, 8 R. grün auf roſa. 1864 hat das neue Kaiſerreich ganz neue Marken emittirt. Die Marken tragen das Wappen Mexikos einen gekrönten Adler auf dem Nopalſtamme, eine Schlange im Schnabel und in der rechten Klaue haltend (Abb. 278). ½ Real braun, 1 R. blau, 2 R. gelb, 4 R. grün, 8 R. roth.

Vereinigte Staaten.

Geſchichte. Der Stifter der Poſtanſtalten in den Vereinigten Staaten iſt Benjamin Franklin, er führte jene zuerſt in Penſylvanien mit ſo glücklichem Erfolge ein, daß ihn die Staaten im Namen des Mutterlandes England, im Jahre 1753 zum Chef des Poſtweſens in Nordamerika mit einem Gehalte von 1000 Dollar ernannten. Dennoch beſtand 1672 ſchon eine Poſt in Boſton und New-York.

Dem erſten General-Poſtmeiſter Thomas Neal ertheilte das britiſche Gouvernement im Jahre 1700 ein Patent auf 21 Jahre für ſich und ſeine Erben zur Errichtung von Poſt-Officen in den Colonien.

Nach der Trennung von dieſem Mutterlande und nach errungener Selbſtſtändigkeit hatte jede Provinz die Poſtanſtalten als Eigenthum ſich beigeordnet, im allgemeinen jedoch der Geſammtheit d. h. dem ganzen Staate untergeordnet.

Im Jahre 1790 waren nur 75 Poſtanſtalten in ganz Nord-Amerika, die Poſtſtraßen dehnten ſich nur auf 2000 engliſche Meilen aus. Nach 36 Jahren, 1826, zählte man ſchon 6500

Digitized by Google

Postcomptoire, während die Posten 1,500.000 Meilen durchliefen. — Aus dem Postwesen in den Vereinigten Staaten zeigte sich erst 1835 ein Ueberschuß. Da nun die Postanstalt nach einem Verfassungsgrundsatz nicht als Finanz-Institut angesehen wird, so schlug der General-Postmeister 1836 eine Ermäßigung des hohen Portos vor. Der Congreß ging jedoch hierauf nicht ein, sondern ordnete eine weitere Ausdehnung der Poststraßen und Postanlagen an. In Folge dessen stiegen die Ausgaben so beträchtlich, daß die Einnahme wieder hinter der Ausgabe zurückblieb. In Bezug auf die Einführung des Pennyportos welches auch in Amerika gewünscht wurde, war die Regierung der Vereinigten Staaten, welche zur Beobachtung der Folgen der englischen Reform einen Beamten nach England gesandt hatte, vorsichtig und zurückhaltend.

Erst durch die Acte vom 3. März 1845 wurde das Porto auf 5 und 10 Cents ermäßigt, in Folge dessen die Einnahme im ersten Jahre um fast eine Million Dollars herabging. Auch die Ausgaben verminderten sich, weil das Gesetz von 1845 bestimmte, daß die Postfuhr-Unternehmungen stets dem Mindestfordernden übertragen werden sollten. Hiernächst ward durch die Acte vom 3. März 1851 das Porto auf Entfernungen bis 3000 Meilen für den frankirten Brief auf 3, für den unfrankirten auf 5 Cents, und für Entfernungen über 3000 Meilen auf das doppelte dieser Beträge ermäßigt. Diese Acte blieb bis zum 1. April 1855 in Kraft, von wo ab durch ein neues Gesetz vom 8. März 1855 Frankirungszwang für alle inländischen Briefe eingeführt und das Porto für den einfachen bis $^1/_2$ Unze schweren Brief für Entfernungen bis 3000 Meilen auf 3 Cents, für weitere Entfernungen auf 10 Cents normirt ward. Allein die Einnahmen blieben immer mehr hinter den Ausgaben, so daß man zu dem Schlusse kam, daß niedrige Portosätze aufgehört haben, die Correspondenz des Landes zu vermehren.

Die Post ist Unionssache und blos Briefpost.

Sie besitzt keine eigenen Wagen, sondern läßt ihre Felleisen ohne Ausnahme im Contracte von öffentlichen Wagen, Dampfbooten und Eisenbahnen transportiren, zu welchem Zwecke sie 1851 mit 5544 Personen oder Gesellschaften Verträge abgeschlossen hatte. Die Oberaufsicht über das Postdepartement, ist dem General-Postmeister überwiesen.

Digitized by Google

Die Post-Einrichtungen in Californien und Oregon gründeten sich auf die Congreßacte vom 14. August 1848. Die Herstellung dieser Einrichtungen war mit großen Schwierigkeiten verbunden und Jahre vergingen, ehe nur einigermaßen Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit in den Operationen der californischen Postanstalt bemerkbar wurden, weil die Verhältnisse der socialen Entwicklung dieses Landstriches ganz abnorm waren. In seinem Berichte von 1840 erwähnt der General-Postmeister der vereinigten Staaten, daß in Californien unter 3000 Dolars jährliches Gehalt kein Postschreiber zu bekommen sei, daß an Miethe für ein einigermaßen geeignetes Postlocal in San Francisko 12000 Dollar jährlich zu zahlen wären; die Beförderung der Posten nur einmal wöchentlich auf 8 Routen zur Verbindung der eingerichteten 12 Postämter kostete 80—100.000 Dollars. Die ersten regelmäßigen Briefpackete dahin wurden aus New-York am 2. October 1848 abgefertigt, gingen noch um das Cap Horn und legten 19.000 Meilen (englische) zurück. Die Folgenden wurden über den Isthmus von Panama befördert, sie enthielten monatlich gegen 15.000 Briefe und 15.000 Zeitungen, und herwärts 12.000 Briefe und 2000 Zeitungen. Außerdem wurden nach San Francisko Briefpackete von Charleston, Savannah und New-Orleans abgefertigt. Nach den Goldminen wurden wegen des öftern Wechsels der Barackenlager der Minengräber, Expreß-Fußposten von den nächsten Postämtern eingerichtet, welche Minenposten genannt wurden. Das Porto auf diesen Minenposten betrug, je nach Verschiedenheit der Entfernung, für einen Brief 1 bis 5 Dollars, die Gebühr für ein Fach zur Abholung der Briefe beim Postamt in San Francisko 4 Dollars monatlich.

Die Congreßacte vom 3. März 1857 ordnete außer den bestehenden Verbindungen mit Californien noch die Errichtung einer overland-mail von einem Punkt des Mississippithales nach San Francisko an. Die Post soll mit vierspännigen auch zur Passagierbeförderung eingerichteten Wagen in 25 Tagen befördert werden; die Stationen sollen nicht weiter als 10 Meilen (englisch) von einander entfernt sein. Nachdem genaue Terrain-Untersuchungen vorgenommen, und die verschiedenen sich darbietenden Wege gründlich erforscht worden waren, entschied sich der General-Postmeister für die südliche, als die beste Route von Memphis und von St. Louis

Digitized by Google

über Little Rock, Preston, Texas den Rio grande oberhalb Elpaso nicht weit von dem Fort Fillmore überschreitend, dann auf Fort Yuma und durch die geeignetsten Gebirgspässe nach San Francisko. Erwägt man daß diese Route über 2100 englische Meilen lang ist, daß sie durch Länderstrecken führt die zum großen Theile aller Cultur ermangeln, mit rauhen Gebirgen oder wasserlosen Graswüsten bedeckt sind, und von Indianerhorden durchstreift werden, daß fast auf der ganzen Strecke erst Ablager für die Posten errichtet und Stationshäuser ꝛc. erbaut werden müssen, so wird man die Schwierigkeit dieses großen Postunternehmens, einigermaßen ermessen können. Die Beförderung der Posten ist einer Gesellschaft von Unternehmern zu dem Preise von 60.0000 Dollar jährlich für zweimal wöchentliche Fahrten übertragen worden. —

Nicht uninteressant sind die auf die Uebertretung der Postgesetze gelegten Strafen, so heißt es unter anderen:

Ein Congreßmitglied, welches mit den Vereinigten Staaten einen Postcontract abschließt wird mit 3000 Doll. gestraft.

Der Führer eines Dampfbootes, wenn er die Briefe nicht an eine Postanstalt ausliefert, 100 Doll.

Eine Person am Bord, welche die Briefe dem Capitain nicht ausliefert, 10 Doll.

Das Zurückhalten oder Aufhalten einer Post, 100 Doll.

Der Fährmann, welcher die Ueberfahrt der Post 10 Minuten verzögert, 10 Doll.

Der Postmeister, sobald er auf betrügerische Weise ungesetzliches Porto, eine Belohnung oder ein Geschenk verlangt, 100 Doll.

Eine die Post befördernde Person, welche die Briefe außerhalb der Packräume befördert, 50 Doll.

Die Beraubung des Postenfahrers, das erste Mal mit Gefängniß, das zweite Mal mit Tod.

Wird bei der Beraubung das Leben des Postführers in Gefahr gesetzt, mit Tod.

Das Erlangen anderer Briefe, als an die eigene Adresse, um die Correspondenz zu unterbrechen, oder das Hineinsehen, 500 Doll.

Das portofreie Versenden eines Briefes, der nicht von einem Mitgliede oder ohne Befehl als Amtsbrief einer Behörde geschrieben wird, 10 Doll. Das Fälschen der Signatur auf einem die Portofreiheit genießenden Brief, 500 Doll.

Digitized by Google

Das Eröffnen von Zeitungen durch Personen, an die sie nicht adressirt und die dazu nicht beauftragt sind, 20 Doll.

Das Einlegen eines Briefes oder einer Notiz in eine Zeitung oder das Schreiben darauf, 5 Doll.

Ein Postmeister wegen des Zurückhaltens eines Briefes oder einer Zeitung, oder wegen des Vorzuggebens bei der Absendung, 500 Doll. Privatboten, welche einen Brief oder Briefpackete befördern, 150 Doll.

Das Einschließen zweier oder mehrerer Briefe an verschiedene Personen in ein und demselben Umschlag, 10 Doll.

Die Benutzung oder versuchte Benutzung einer schon gebrauchten Frankomarke, 50 Doll.

Statistik. Die Anzahl der Postanstalten in den Vereinigten Staaten betrug im Jahre 1827: 7000; 1837: 11.767: 1847: 15.146; 1853: 22.320; 1857: 27.148 1859: 28.539.

Die Länge der Poststraßen betrug 1840: 155.739; 1856: 239.642; 1859: 260.052 engl. Meilen.

Die Anzahl der Briefe betrug: 1790: 265.544; 1800: 2 Mill. 1815: 7 Mill. 1825: 10 Mill. 1840: 40 Mill. 1855: 120 Mill. 1861: 166 Mill. 1865 bei 400 Mill. (mit Einschluß der Zeitungen) davon waren unbestellbar 4,368.087. Vernichtet und verloren wurden 2.352.424 Briefe.

Das finanzielle Ergebniß:

	Einnahmen.	Ausgaben.
1830	1.850.583 Doll.	1.932.707 Doll.
1835	2.993.556 „	2.757.850 „
1840	4.539.266 „	4.759.111 „
1853	5.940.724 „	7.982.765 „
1857	7.353.961 „	11.508.057 „

Briefmarken. Die erste Emission der Briefmarken der Vereinigten Staaten war eine 5 Cents Marke braun mit dem Bilde Franklin's; eine Marke zu 10 Cents mit Washington schwarz, und eine 1 Cent-Marke blau mit einem Adler auf einem Zweige.

Für **New-York** wurde eine eigene Marke bestimmt mit dem Bilde Washingtons 5 Cent schwarz (Abb. 279).

1857 emittirte man neue Marken mit verschiedenen Köpfen und Mustern. 1 Cent blau, 3 C. carmin, 5 C. braun, 10 C. grün, 12 C. schwarz, 24 C. lila, 30 C. orange, 90 Cent blau.

1861 emittirte man eine Marke zu 2 Cents schwarz mit dem Kopfe Jacksons (Abb. 280).

Die Couverts erster Emission mit dem Bildniß des Präsidenten en relief waren 3 C. rosa, 6 C. roth und grün, 10 C. auch grün.

Digitized by Google

1860 folgten Couverts mit kleinerem Bilde.

1861 Couverts mit dem Bildniß des Präsidenten in zweifarbigem Drucke auf gelben Papiere, 12 Cents braun und roth, 20 Cents blau und roth, 24 C. grün und roth, 40 C. schwarz und roth (Abb. 281).

Auch die conföderirten Staaten hatten ihre eigenen Briefmarken 5 Cents blau, und grün mit dem Bilde Davis, 1 Cents mit dem Bilde Calhoun.

1863 10 Cents blau mit dem Bildniß Beauregard, 2 C. braun mit Jackson, 5 und 20 C. mit Davis.

Nr. 279.

Nr. 280.

Nr. 281.

Nr. 282.

Nr. 283.

Nr. 284.

In den Vereinigten Staaten hatte sich unter dem Namen „Sanitary-Fair-Commission“ ein wohlthätiger Verein gebildet, welcher den Zweck hat, den auf den Schlachtfeldern Verwundeten außer der einfachen Verpflegung von Seiten der Regierung noch besondere Unterstützungen zufließen zu lassen. Dieser Verein sammelte Gaben für obigen Zweck, und um den Gebern alle möglichen Erleichterungen bei der Einsendung zu gewähren, gab der Verein Marken aus, mittelst welchen die Einsendungen frankirt wurden. Je nach der Entfernung haben diese Marken drei Werthe, nämlich zu 10 Cents blau, 20 C. grün, 30 C. schwarz (Abb. 282). Die Marken zeichnen sich durch ihre schöne Ausführung aus. Ein Adler, Pfeile in seinen Klauen haltend, und Siegestrophäen. Die Devise: „E pluribus unum“ (Aus vielen ein Einiges) oberhalb des Adlers ist der Wahlspruch der Union.

Privatmarken existiren in den Vereinigten Staaten einer Unzahl (231), wovon hier aber nur zwei gebracht werden.

Digitized by Google

Besonders bemerkenswerth sind die Marken der Firma Well, Fargo und Comp. in Washington, wegen der hohen Werthe, zu welchen dieselben ausgegeben werden. Wells, Fargo und Co's poni expreß haben die Werthe von 10 Cents, 1, 2 und 4 Dollars (Abb. 283). Die hohen Werthe erklären sich dadurch, daß diese Gesellschaft die Beförderung von Briefen und Packeten von Washington aus bis nach den fernen Westen und bis nach Kalifornien unternahm und dies, da damals noch keine Eisenbahnverbindungen nach jenen Gegenden bestanden, zu Pferde geschah.

Von den conföderirten Staaten war es Tenneſſee, welches durch zwei Privatmarken vertreten ist, von denen Nashville und Memphis je eine ausgaben (Abb. 284).

Briefmarken-Dictionnair:

Nord-Amerika.

U. S. Post Office, oder P. O., vollständig United States Post Office (juneited stähts Post Offihs), Vereinigte Staaten Postamt.
Andrew Jackson (ändr'ju schäcksen), Andreas Jackson.
Postage currency (postähdsch' korrenzi), Postpapiergeld.
American letter mail (emirikän letter meehl), amerikanische Briefpost.
Eagle city post paid (ig'l ssiti post pehd), Adler, Stadtpost bezahlt.
Citty letter express mail, Expreß-Stadtbriefpost.
Stamp (stämp), Briefmarke.
Free (frih), frei.
Ounce (ohnss) Unze.

Mittel- und Süd-Amerika.

Cerreos porte franco, Portofreimarke.
Republique Argentina, Argentinische Republik.
Mejico (mehschiko), Mexiko.
Confederacione Granadina, Staatenbund von Neu-Granada.
Estados unidos de Nueva Granada, Vereinigte Staaten von Neu-Granada.
E. U. Abkürzung für Estados Unidos.
Federacion Venezolana, Bund von Venezuela.

Bayerische Staats-Bibliothek München

Digitized by Google

Auſtralien.

Sandwichs-Inſeln.

Briefmarken. Auch die Sandwichs-Inſeln eigneten ſich das Syſtem der Briefmarken 1860 an. Ihre erſten Marken waren der einfachſten Form, die Werthziffer in der Mitte, mit einer Umſchrift. 1 Cents ſchwarz, 2 C. blau. Wenige Monate darauf erſchien eine Marke mit dem Bildniſſe des

Nr. 285.

Nr. 286.

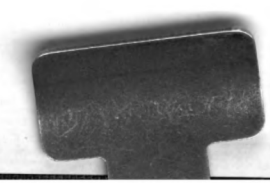
Königs Kamehameha III. (Abb. 285). 5 Cent blau, 13 C. roth, 2 C. roſa.

1864 emittirte man neue Marken mit dem Bilde des Königs Kamehameha IV. (Abb. 286). 2 Cents roth.

Druck von Carl Finſterbeck in Wien.

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google